

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

**«Η Επιρροή του Αστικού Περιβάλλοντος στη Συμπεριφορά και
Διάθεση των Ανθρώπων. Έρευνα στο Βόρειο τμήμα της
Πολεοδομικής Ενότητας Παλαιών Βόλου.»**

Ρογκογκού Ιωάννα

Επιβλέποντες Καθηγητές:

Κ. Λαλένης
Α. Σαπουνάκης

Βόλος /28/2/2007



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 5205/1
Ημερ. Εισ.: 09-03-2007
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2007
ΡΟΓ

Περίληψη

Το σύγχρονο αστικό τοπίο αποτελεί συνισταμένη των διαφόρων τάσεων που κυριάρχησαν στο χώρο από το παρελθόν έως σήμερα. Τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιούνται ενέργειες για την ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών και γενικότερα του περιβάλλοντος των αστικών περιοχών. Κύριος αποδέκτης των επεμβάσεων στο χώρο είναι ο άνθρωπος, γεγονός που εντείνει τη σημασία που έχουν αυτές όσον αφορά το τρόπο αντιμετώπισης τους από τα άτομα.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία μελετάται ο χώρος σύμφωνα με τις επιπτώσεις που φέρει στη συμπεριφορά, τη διάθεση και την αντίληψη των χρηστών του, με τη βοήθεια θεωριών της περιβαλλοντικής ψυχολογίας. Πιο συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκε έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων στο βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών Βόλου. Το αστικό τοπίο είναι ο χώρος όπου εργάζεται, κατοικεί και δραστηριοποιείται το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού. Κατά συνέπεια πρέπει να είναι σε θέση να διευκολύνει τη διαμονή των ατόμων εκεί, καθώς και να επηρεάζει ευχάριστα τους χρήστες του.

Ευχαριστίες

Για την πραγματοποίηση και ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, πέρα από την προσωπική εργασία, υπήρξαν και άλλα άτομα τα οποία με βοήθησαν για την διεκπεραίωση της. Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που πάντα με βοηθάει και με στηρίζει στις επιλογές μου.

Επίσης, τους επιβλέποντες καθηγητές κ. Κ. Λαλένη και κ. Α. Σαπουνάκη για τη βοήθεια τους και την καλή συνεργασία που είχαμε.

Πρόσθετα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Μανόλη Κυριακόπουλο για τη βοήθεια που μου προσέφερε κατά τη συλλογή των ερωτηματολογίων, τον Ιωάννη Παπαθεοχάρη για τις πληροφορίες που μου έδωσε για την περιοχή των Παλαιών και όλα τα άτομα του φιλικού μου περιβάλλοντος για τη στήριξη και τη βοήθεια που μου προσέφεραν.

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή – Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας	1
2	Θεωρητικές Προσεγγίσεις και Έννοιες της Περιβαλλοντικής Ψυχολογίας.....	7
2.1	Περιβαλλοντική Ποιότητα.....	9
2.2	Ανθρώπινη Χωρική Συμπεριφορά.....	12
2.3	Η Αναγνωσιμότητα του Χώρου.....	13
2.4	Η Συμβολή των Στοιχείων του Αστικού Τοπίου στη Διαμόρφωση Χωρικών Παραστάσεων	22
2.5	Η Ανάλυση της Μορφολογικής Δομής του Χώρου Σύμφωνα με την Εικονική και Αφηγηματική Ακολουθία.....	26
2.6	Συμπεράσματα	27
3	Θεωρίες για την Αλληλεπίδραση του Ανθρώπου με το Αστικό Περιβάλλον.....	31
3.1	Ψυχική Υπερφόρτωση (Psychic overload)	31
3.2	Περιβαλλοντική Πίεση	33
3.3	Χώρος δράσης.....	33
3.4	Εδαφικότητα (Territoriality)	34
3.5	Επιρροή στην Αντίληψη Ελέγχου (Behavior Constraint).....	36
3.6	Επίπεδο Προσαρμογής (Adaptation Level)	37
3.7	Κοινωνιο-ψυχολογική Θεώρηση	38
3.8	Ένταξη της Συμπεριφοράς στο Χώρο (behavior setting)	39
3.9	Συμπεράσματα	40
4	Επιπτώσεις της Αλληλεπίδρασης του Ανθρώπου με το Αστικό Περιβάλλον.....	41
4.1	Αρνητικές Επιπτώσεις	42
4.1.1	Πληθυσμιακή Συσσώρευση.....	42
4.1.2	Άγχος (Enviromental Stress)	43
4.1.3	Περιβαλλοντικές Πιέσεις	47

4.2	Θετικές Επιπτώσεις.....	49
4.2.1	Μεγαλύτερος Αριθμός Πληροφοριών και Διαθέσιμων Πόρων	49
4.2.2	Αφομοιώνοντας τους ποικίλους σχηματισμούς	49
4.2.3	Μεγάλη ποικιλία αστικών χώρων	50
4.3	Συμπεράσματα	51
5	Ανάλυση Περιοχής Μελέτης – Παλαιά Βόλου.....	53
5.1	Διαχρονική Εξέλιξη της Περιοχής Μελέτης.....	54
5.1.1	Προϊστορικοί Χρόνοι	55
5.1.2	Βυζαντινοί χρόνοι έως και την Οθωμανική περίοδο.....	55
5.1.3	Νεότεροι Χρόνοι	57
5.1.4	Περίοδος του Μεσοπολέμου	60
5.1.5	Πρόσφατες εξελίξεις	63
5.2	Η Κατάσταση που Επικρατεί Σήμερα	68
5.3	Η Σχέση των Παλαιών με την Υπόλοιπη Πόλη του Βόλου.....	80
6	Ανάλυση – Παρουσίαση Αποτελεσμάτων Επιτόπιας Έρευνας... 83	
6.1	Μεθοδολογία.....	84
6.1.1	Οργάνωση Ερωτηματολογίων	84
6.1.2	Επεξεργασία Ερωτηματολογίων	87
6.2	Στόχοι.....	88
6.3	Σχολιασμός Αποτελεσμάτων Έρευνας	89
6.3.1	Γενικό Προφίλ του Πληθυσμού του Δείγματος.....	89
6.3.2	Η Σχέση με την Περιοχή των Παλαιών.....	93
6.3.3	Η Αντίληψη των Κατοίκων για την Περιοχή – Επίδραση στη Συμπεριφορά και Διάθεση τους.....	96
6.4	Διάγνωση Προβλημάτων της Περιοχής από Πλευράς Αντιληπτικής Εικόνας Τοπίου	113
6.5	Επισήμανση Προβλημάτων	115
6.6	Συμπεράσματα	117
7	Πρόταση Ανάπλασης για την Περιοχή των Παλαιών.....	124
7.1	Γενικές Κατευθύνσεις.....	124
7.2	Προτεινόμενες κατευθύνσεις ανάπλασης	126
	Βιβλιογραφία.....	139

Παράρτημα Α.....	145
Παράρτημα Β.....	161

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 5.1: Το τζαμί Σουλτάν Σουλεϊμάν	56
Εικόνα 5.2: Χαρακτηριστικό δείγμα κατοικίας της Οθωμανικής περιόδου	57
Εικόνα 5.3: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών	59
Εικόνα 5.4: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών	59
Εικόνα 5.5: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών	60
Εικόνα 5.6: Το κτίριο Λούλη την εποχή που λειτουργούσε ως μύλος	61
Εικόνα 5.7: Η καπναποθήκη Παπάντου σήμερα	62
Εικόνα 5.8: Η Δημοτική Αγορά την εποχή που λειτουργούσε	62
Εικόνα 5.9: Πάρκο Νεολαίας	71
Εικόνα 5.10: Το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, σήμερα	73
Εικόνα 5.11: Το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, σήμερα	73
Εικόνα 5.12: Το κτίριο Λούλη, σήμερα	74
Εικόνα 5.13: Τμήμα του παλαιοχριστιανικού τείχους	75
Εικόνα 5.14: Τμήμα του παλαιοχριστιανικού τείχους	75
Εικόνα 5.15: Πυριτιδαποθήκη Οθωμανικών χρόνων	76
Εικόνα 5.16: Ο Ναός των Αγίων Θεοδώρων	77

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 5.1: Όροι Δόμησης για την πολεοδομική ενότητα Παλαιών.....	71
Πίνακας 5.2: Αρτιότητες για την πολεοδομική ενότητα Παλαιών	71
Πίνακας 6.1: Λόγοι επιλογής της περιοχής Παλαιών	95
Πίνακας 6.2: Αιτίες Περιορισμού του Προσωπικού Χώρου των Κατοίκων	98
Πίνακας 6.3: Αιτίες Περιορισμού του Προσωπικού Χώρου των Εργαζομένων	98
Πίνακας 6.4: Λόγοι που Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων - Κάτοικοι	102
Πίνακας 6.5 : Λόγοι που Δεν Ενοχλεί η ύπαρξη Ορίων - Κάτοικοι.....	102
Πίνακας 6.6: Λόγοι που Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων - Εργαζόμενοι.....	102
Πίνακας 6.7: Λόγοι που Δεν Ενοχλεί η ύπαρξη Ορίων - Εργαζόμενοι.....	102
Πίνακας 6.8: Προτεινόμενα έργα για την περιοχή των Παλαιών - Κάτοικοι.....	105
Πίνακας 6.9: Προτεινόμενα έργα για την περιοχή των Παλαιών - Εργαζόμενοι.....	106
Πίνακας 6.10: Συχνότερες απαντήσεις - κάτοικοι	111
Πίνακας 6.11: Συχνότερες απαντήσεις - εργαζόμενοι	112

Περιεχόμενα Χαρτών

Χάρτης 5.1: Η υπό Εξέταση Περιοχή σε Σχέση με την Ευρύτερη Πόλη.....	63
Χάρτης 5.2: Προτεινόμενοι Τομείς (Τροποποίηση όρων Δόμησης και Χρήσεων Γης στην Συνοικία “Παλιά” του Δ. Βόλου).....	74
Χάρτης 5.3: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	79
Χάρτης 6.1: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου – Διαδρομές.....	104
Χάρτης 6.2: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου – Κυκλοφοριακοί φόρτοι.....	116
Χάρτης 6.3: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 1.....	122
Χάρτης 6.4: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 2.....	122

Περιεχόμενα Γραφημάτων

Γράφημα 6.1: Αναλογία Φύλου – Κάτοικοι	90
Γράφημα 6.2: Αναλογία Φύλου – Εργαζόμενοι	90
Γράφημα 6.3: Ηλικιακή Κατανομή Κατοίκων	91
Γράφημα 6.4: Ηλικιακή Κατανομή Εργαζομένων	91
Γράφημα 6.5: Περιοχή Εργασίας Κατοίκων.....	92
Γράφημα 6.6: Λόγοι για τους οποίους Επιλέγουν την Περιοχή – Κάτοικοι	94
Γράφημα 6.7: Λόγοι για τους οποίους Επιλέγουν την Περιοχή – Εργαζόμενοι	95
Γράφημα 6.8: Χαρακτηρισμός Σχέσης με την Περιοχή – Κάτοικοι	96
Γράφημα 6.9: Χαρακτηρισμός Σχέσης με την Περιοχή – Εργαζόμενοι	96
Γράφημα 6.10: Περιορισμός Προσωπικού Χώρου – Κάτοικοι.....	97
Γράφημα 6.11: Περιορισμός Προσωπικού Χώρου – Εργαζόμενοι.....	97
Γράφημα 6.12: Ύπαρξη Νοητών Ορίων - Κάτοικοι.....	99
Γράφημα 6.13: Ύπαρξη Νοητών Ορίων – Εργαζόμενοι.....	100
Γράφημα 6.14: Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων – Κάτοικοι	101
Γράφημα 6.15: Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων – Εργαζόμενοι	101
Γράφημα 6.16: Η Περιοχή έχει ανάγκη από Δημιουργία Έργων – Κάτοικοι	104
Γράφημα 6.17: Η Περιοχή έχει ανάγκη από Δημιουργία Έργων – Εργαζόμενοι	104
Γράφημα 6.18: Συναισθήματα και Αντιλήψεις που Προκαλεί το Αστικό Τοπίο – Κάτοικοι.....	108
Γράφημα 6.19: Συναισθήματα και Αντιλήψεις που Προκαλεί το Αστικό Τοπίο – Εργαζόμενοι.....	109

1 Εισαγωγή – Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας

Η τάση των τελευταίων δεκαετιών για πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις και επαναπροσδιορισμό των στοιχείων που συνθέτουν το χώρο στα αστικά κέντρα, προκύπτει κυρίως από τη διαρκή υποβάθμιση των παλαιών εσωτερικών αστικών πυρήνων κυρίως των μεγάλων πόλεων και τις βιώσιμα μη αποδεκτές συνθήκες ζωής που επικρατούν σε αρκετές περιοχές των πόλεων του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Καταλυτική χρονική περίοδος για τη σημερινή εικόνα των αστικών περιοχών θεωρείται ο 19^{ος} αιώνας, στη διάρκεια του οποίου αναδιαρθρώθηκε η οικονομία, οι αξίες, η κοινωνία καθώς και ο χώρος. Οι αλλαγές αυτές προήλθαν ή ακολούθησαν από την πρωτοφανή οικονομική ανάπτυξη, τη βιομηχανική απογείωση, τη δημογραφική αύξηση καθώς και την τεράστια τεχνική πρόοδο και την εισαγωγή νέων πολιτικών και θεσμών, φέροντας τα επιθυμητά αποτελέσματα στις περιπτώσεις που αντιμετωπίστηκαν με οργανωμένο τρόπο και σύνεση και αντίθετα αποτελέσματα σε διαφορετικές περιπτώσεις.

Το φυσικό περιβάλλον από μόνο του δημιουργεί τις κατευθύνσεις, όσον αφορά το σχεδιασμό των πόλεων, τη χωροθέτηση κτιρίων και λειτουργιών και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων. Κατά το παρελθόν, κυρίως από τους πρώτους σχηματισμούς πόλεων, το γεγονός αυτό λαμβανόταν υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό και την ανάπτυξη τους, έτσι ώστε οι περισσότερες πόλεις να δημιουργούνται και να αναπτύσσονται ως ένας χώρος μέσα στον οποίο ο άνθρωπος οικειοποιούνταν το περιβάλλον, δημιουργούσε συμβολισμούς και ανέπτυξε κοινωνικές σχέσεις.

Τα μετέπειτα χρόνια ο αστικός χώρος υπέστη πολλές αναμορφώσεις, σύμφωνα με τις ανάγκες, δραστηριότητες και αλλαγές που επιτάσσανε οι ανάγκες της κάθε εποχής. Όπως έχει αποδειχθεί εκ' των υστέρων, οι μεταμορφώσεις αυτές του αστικού τοπίου είχαν άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά αποτελέσματα.

Κάνοντας μία σύντομη αναδρομή στο πρόσφατο παρελθόν (από το 19^ο αιώνα και μετά), θα μπορούσε να θεωρηθεί πως ο άνθρωπος ακολούθησε τις σύγχρονες

κατευθύνσεις που επέφερε η ανάπτυξη της τεχνολογίας, οι οποίες επέβαλλαν την ανάγκη για ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης των πόλεων, μέσα από τους οποίους το αστικό περιβάλλον ολοένα και περισσότερο υποβαθμίστηκε, με παρεμβάσεις οι οποίες έδρασαν καταστροφικά σε αυτό, με την ανάπτυξη επαναλαμβανόμενων μορφών δόμησης, αγνοώντας τη μορφολογική και σημειολογική θέση κάθε περιοχής. Σε όλες σχεδόν τις σύγχρονες πόλεις παρατηρείται μία έντονη υποβάθμιση του περιβάλλοντος, φυσικού και μη, η οποία συνδέεται με όλες τις σωματικές, ψυχικές, πνευματικές διαταραχές, την αλλοτρίωση και το άγχος που προκαλεί στον άνθρωπο το έντονα τεχνικό και αποξενωμένο περιβάλλον.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό των περισσότερων σύγχρονων πόλεων είναι η ύπαρξη περιοχών οι οποίες άλλοτε αποτελούσαν πολυσύχναστο χώρο, εμπορικών, οικονομικών και κάθε άλλου είδους δραστηριοτήτων, ενώ σήμερα έχουν υποβαθμιστεί, λόγω της μετατόπισης ή εγκατάλειψης των δραστηριοτήτων αυτών, με αποτέλεσμα οι εν λόγω περιοχές να χαρακτηρίζονται από εγκατάλειψη και αρκετές φορές από υψηλό βαθμό επικινδυνότητας.

Κατά το τέλος του 19^{ου} αιώνα και έως σήμερα παρατηρείται μία προσπάθεια από τα κράτη και τους μελετητές για αναδιοργάνωση των δομών των πόλεων και εξάλειψη των προαναφερθέντων αρνητικών μορφών του χώρου που είχαν δημιουργηθεί. Συνεπώς ο αστικός χώρος βρίσκεται σε μία περίοδο αναδιαμόρφωσης, δεχόμενος παρεμβάσεις που έχουν ως στόχο να εξομαλύνουν τις αντιθέσεις (κοινωνικές, μορφολογικές) και την υποβάθμιση του αστικού τοπίου που είχαν δημιουργηθεί.

Ο άνθρωπος ως έμψυχο ον δέχεται τις επιρροές όλων όσων τον περιβάλλουν, όπως είναι οι κοινωνικές ομάδες-άνθρωποι, το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, δραστηριότητες που αναπτύσσονται γύρω του, στοιχεία τα οποία δρουν καταλυτικά στη συμπεριφορά και διάθεση του. Συνεπώς η πόλη η οποία αποτελείται από ένα σύνολο ανθρώπων, κτιρίων, φυσικού περιβάλλοντος και λειτουργιών που πραγματοποιούνται στα όρια της, λειτουργεί ως ο χώρος μέσα στον οποίο πραγματοποιείται η αλληλεπίδραση των παραπάνω στοιχείων. Είναι το ανθρωπογενές περιβάλλον το οποίο οργανώνει και οργανώνεται από τις λειτουργίες της καθημερινής ζωής, από ιδιαίτερα γεγονότα, από τα τυχαία και προσχεδιασμένα

συμβάντα. Η πόλη και οι μεταμορφώσεις της αποτελούν το αποτέλεσμα της διαρκούς ανθρώπινης συμβίωσης των παραπάνω στοιχείων, στο χρόνο και το χώρο.

Το ενδιαφέρον των επιστημόνων για την αλληλεπίδραση μεταξύ του περιβάλλοντος και του ανθρώπου παρουσιάζεται ιδιαίτερα μετά το 1960, όπου αρχίζουν να εμφανίζονται οι ανησυχίες για την ποιότητα, την αντίληψη, την κατανόηση και των βιωμάτων του χώρου. Οι πρώτες αντιδράσεις αφορούσαν τη μοντέρνα πόλη όπως είχε δημιουργηθεί μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 50 μέσα από τα φονξιοναλιστικά πρότυπα (σε αναπλάσεις αστικών περιοχών, επεκτάσεις πόλεων και νέες πόλεις). Οι ιδέες και απόψεις των επιστημόνων άρχισαν να συσπειρώνονται γύρω από την ιδέα της ταυτότητας του χρήστη μέσα στο αστικό περιβάλλον με στόχο τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ της φυσικής μορφής του αστικού χώρου και των κοινωνικών και ψυχολογικών αναγκών των χρηστών. Η έννοια της ταυτότητας του χρήστη μέσα στο αστικό περιβάλλον (η οποία κυριάρχησε στις θεωρητικές αναλύσεις αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων στις δεκαετίες του '60 και '70) οδήγησε τον αστικό σχεδιασμό στην επιστροφή προς τα παραδοσιακά στοιχεία του πολεοδομικού ιστού – δρόμος, γειτονία, πλατεία τα οποία είχαν απορριφθεί πλήρως από τους εκφραστές του φονξιοναλιστικού κινήματος. Στην αναζήτηση των νέων μορφών συνέβαλλαν και άλλες επιστήμες, όπως η κοινωνιολογία και η περιβαλλοντική ψυχολογία (Γοσποδίνη 1998).

Η περιβαλλοντική ψυχολογία ασχολείται με το «περιβάλλον» σε δύο διαφορετικά επίπεδα. Από τη μία πλευρά ασχολείται με το περιβάλλον ως ένα ευρύτερο πλαίσιο συμπεριφοράς, όπου η διάθεση και η συμπεριφορά έχουν σημασία μόνο εάν είναι κατανοητές στα όρια του πλαισίου αυτού. Συνεπώς το περιβάλλον προσδιορίζει ποιες είναι οι αναμενόμενες συμπεριφορές, κατά πόσο εύκολες ή δύσκολες είναι να πραγματοποιηθούν. Τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος καθιστούν ορισμένες πράξεις αναμενόμενες ή μη. Το περιβάλλον τείνει να λειτουργεί ως καθοριστικός παράγοντας στη διάθεση και τη συμπεριφορά. Ακολουθώντας αυτή την κατεύθυνση ο τομέας της περιβαλλοντικής ψυχολογίας εμφανίζει πολλά κοινά με την κοινωνική ψυχολογία και την ψυχολογία της ανάπτυξης. Το περιβάλλον προσδιορίζει τα αποτελέσματα της συμπεριφοράς όπως οι κοινωνικοί κανόνες, η ηλικία ή τα στάδια ανάπτυξης τους ανθρώπου. Σε ένα δεύτερο επίπεδο η περιβαλλοντική ψυχολογία είναι συνδεδεμένη με τις επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, όπως είναι η ρύπανση, η

ανακύκλωση και τα οικολογικά ζητήματα. Συνεπώς από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως η σχέση ανθρώπου και περιβάλλοντος είναι αμφίδρομη, δηλαδή το περιβάλλον επηρεάζει τον άνθρωπο, αλλά και ο άνθρωπος με τις δραστηριότητες του επηρεάζει το περιβάλλον.

Γενικότερα όμως θα μπορούσε να θεωρηθεί πως η περιβαλλοντική ψυχολογία αποτελεί το πλαίσιο μια σφαιρικής εξέτασης του ρόλου που παίζουν βασικές ψυχολογικές λειτουργίες όπως η αντίληψη, η νόηση, η ανάπτυξη της προσωπικότητας και η κοινωνική μάθηση, όσον αφορά την καθοριστική τους θέση μεταξύ ανθρώπινης συμπεριφοράς και περιβάλλοντος (Γοσποδίνη 1998).

Η διάκριση του περιβάλλοντος γίνεται σε φυσικό και τεχνητό. Φυσικό χαρακτηρίζεται το περιβάλλον το οποίο αποτελείται από τους σχηματισμούς του εδάφους, το κλίμα τη γεωλογία, τη χλωρίδα και πανίδα, αυτό δηλαδή που φαινομενικά υπάρχει ανεξάρτητα από τον άνθρωπο, ενώ τεχνητό αυτό που έχει δημιουργηθεί ύστερα από αιώνες ανθρώπινης προσπάθειας, όπου βρίσκονται συνυφασμένα ανθρώπινα και φυσικά στοιχεία.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αντικείμενο μελέτης θα αποτελέσει το τεχνητό περιβάλλον και πιο συγκεκριμένα το αστικό. Ειδικότερα θα ερευνηθούν οι τρόποι με τους οποίους το αστικό περιβάλλον αλληλεπιδρά με τον άνθρωπο και κυρίως τι επιπτώσεις έχει η αλληλεπίδραση αυτή στην συμπεριφορά και ψυχολογική διάθεση του ατόμου.

Το υπάρχον πλαίσιο ανάπτυξης πόλεων και οι αντίστοιχες κοινωνικές δομές που αναπτύσσονται, εμφανίζονται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συμπεριφορά των κατοίκων των πόλεων, με αποτέλεσμα η επίδραση που ασκεί το αστικό περιβάλλον στην ανθρώπινη συμπεριφορά να έχει σύνθετο χαρακτήρα.

Όσον αφορά τη βιβλιογραφία που έχει χρησιμοποιηθεί, σημαντικό θα ήταν να τονιστεί πως το μεγαλύτερο μέρος της προέρχεται από βιβλία των δεκαετιών 60' και 70', ενώ μικρότερος αριθμός βιβλίων προέρχεται από τις δεκαετίες 50', 40' και 80' και τέλος πολύ λιγότερα προέρχονται από πρόσφατες δημοσιεύσεις. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι πρόσφατα βιβλία και δημοσιεύσεις τα οποία

αναφέρουν ή μελετούν τομείς της περιβαλλοντικής ψυχολογίας έχουν κατά βάση αναφορές σε μελέτες/δημοσιεύσεις παλαιότερων συγγραφέων. Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν κατά το παρελθόν και τα συμπεράσματα που προήλθαν από αυτές αποτελούν σημείο αναφοράς για κάθε σύγχρονο βιβλίο που ασχολείται με την περιβαλλοντική ψυχολογία. Ένα επίσης γεγονός που συμβάλει στο περιορισμό της βιβλιογραφίας σε παλαιότερες συγγραφές βιβλίων είναι το ότι, οι περισσότερες σύγχρονες δημοσιεύσεις και έρευνες μελετούν επιμέρους τομείς της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και έχουν εξειδικευμένο χαρακτήρα, ως προς τα αποτελέσματα τους.

Αρχικά παρουσιάζονται μερικές από τις βασικότερες θεωρίες που έχουν αναπτυχθεί στα πλαίσια του ευρύτερου φάσματος της περιβαλλοντικής ψυχολογίας. Οι θεωρίες αυτές ασχολούνται κυρίως με τον τρόπο κατά τον οποίο οι ψυχολογικές και κοινωνικές διεργασίες αλληλεπιδρούν με τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια προκύπτουν ποικίλα πρότυπα συμπεριφοράς.

Ακολουθώντας μία κατεύθυνση από το γενικό προς το ειδικό, στη συνέχεια παρατίθενται οι θεωρίες και έννοιες που αναφέρονται στο αστικό περιβάλλον, δεδομένου ότι το αστικό περιβάλλον είναι το κύριο επίπεδο αναφοράς της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Με τον τρόπο αυτό προσδιορίζονται και περιγράφονται οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ ατόμων και αστικού τοπίου. Αυτό προκύπτει μέσα από έρευνες και εμπειρικές μελέτες επιστημόνων, που εξετάζουν τη συμπεριφορά και αντίληψη των ατόμων σε σχέση πάντα με το αστικό περιβάλλον. Ακολουθώντας στο επόμενο κεφάλαιο προσδιορίζονται οι επιπτώσεις της αλληλεπίδρασης αυτής και κατηγοριοποιούνται σε θετικές και αρνητικές.

Ακολουθώντας το θεωρητικό υπόβαθρο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας που παρουσιάζεται στα πρώτα τέσσερα κεφάλαια, στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε έρευνα σε μία συγκεκριμένη πόλη της Ελλάδας, την πόλη του Βόλου, και ειδικότερα σε ένα τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών. Η περιοχή αυτή επιλέχθηκε λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα που διαθέτει. Αποτελεί τον παλαιότερο πυρήνα του Βόλου, κατά συνέπεια τα ιστορικά αλλά και παραδοσιακά στοιχεία της περιοχής είναι τα κύρια χαρακτηριστικά του χώρου. Όπως τα περισσότερα ιστορικά κέντρα των ελληνικών πόλεων, διήνυσε μία μακρά περίοδο ακμής και στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε, παρήκμασε και αποτέλεσε μία από τις προβληματικές περιοχές της

πόλης. Πρόσφατα πραγματοποιήθηκαν σημειακές δράσεις στην περιοχή οι οποίες είχαν εμπορικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα, στα πλαίσια ευρωπαϊκών προγραμμάτων για τις υποβαθμισμένες αστικές περιοχές. Πέρα από τις δράσεις αυτές όμως, η περιοχή των Παλαιών τα τελευταία χρόνια αναδεικνύεται ως χώρος ψυχαγωγίας και διασκέδασης. Το γεγονός αυτό δημιούργησε μία ιδιαίτερη ποικιλομορφία στο χώρο, με τη συνύπαρξη κατοικιών, κέντρων διασκέδασης, αρχαιολογικών χώρων και εμπορικών καταστημάτων. Συνεπώς θεωρήθηκε πως θα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να εξεταστεί ο τρόπος κατά τον οποίο αλληλεπιδρά το αστικό αυτό περιβάλλον με τους χρήστες του.

Το ενδιαφέρον εστιάζεται στα άτομα, και ειδικότερα τη συμπεριφορά και την ψυχολογική τους διάθεση, η οποία πηγάζει από το υπάρχον περιβάλλον. Έγινε προσπάθεια να προσδιοριστεί η επιρροή που έχει στη συμπεριφορά και διάθεση τους, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο υπεισέρχεται στην αντίληψη τους. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ο όρος «περιβάλλον» δηλώνει το φάσμα των στοιχείων που περιβάλλουν το άτομο και με τα οποία έρχεται σε επαφή. Για τους περισσότερους ανθρώπους κυριαρχούν τα τεχνητά στοιχεία του περιβάλλοντος, οι δομημένες περιοχές, οι δρόμοι, ακόμη και οι κοινόχρηστοι χώροι αναψυχής χαρακτηρίζονται έντονα από την ανθρώπινη παρέμβαση.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ερωτηματολογίων, τα οποία απευθύνθηκαν στους κατοίκους και τους εργαζόμενους της περιοχής. Οι δύο αυτές ομάδες αποτελούν τους κύριους χρήστες του χώρου και κατά συνέπεια οι άμεσα επηρεαζόμενοι από τυχόν αλλαγές και παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, εκτός από την χρήση τους για τον προσδιορισμό της σχέσης περιβάλλον – χρήσης, χρησιμοποιήθηκαν εξίσου και κατά την πρόταση ανάπλασης για την περιοχή. Στο έβδομο κεφάλαιο παρατίθεται η ανάπλαση της περιοχής η οποία στοχεύει στη ανάδειξη των ιδιαίτερων χωρικών στοιχείων καθώς και στη συνολική βελτίωση της κατάστασης του αστικού τοπίου. Προτείνονται παρεμβάσεις οι οποίες έχουν ως σκοπό να προκαλέσουν, αλλά και να αυξήσουν τα ήδη υπάρχοντα ερεθίσματα, κατά τη διαδικασία αντίληψης, σύμφωνα με τους στόχους της περιβαλλοντικής ψυχολογίας.

2 Θεωρητικές Προσεγγίσεις και Έννοιες της Περιβαλλοντικής Ψυχολογίας

Είναι γεγονός ότι υπάρχει συνεχής αλληλεπίδραση ανάμεσα στον χώρο και τον άνθρωπο. Αυτό συμβαίνει με διάφορους τρόπους και έχει ποικίλα αποτελέσματα στη συμπεριφορά του ανθρώπου. Η συμπεριφορά ενός ατόμου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από το πώς αντιλαμβάνεται τις περιστάσεις γύρω του. Οποιοδήποτε οικοδόμημα, όπως και κάθε άλλο αντικείμενο του περιβάλλοντος, γίνεται κατανοητό από τον άνθρωπο μέσα από μια διαδικασία αντίληψης, η οποία μετατρέπει τα μηνύματα των αισθήσεων σε ατομική εμπειρία και γνώση.

Οι θεωρίες του περιβαλλοντικού ντετερμινισμού υποστηρίζουν πως η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι συνάρτηση των εικόνων από άλλες καταστάσεις στις οποίες έχει βρεθεί το άτομο, ότι δηλαδή η συμπεριφορά δεν είναι μονάχα προϊόν της αλληλεπίδρασης του ανθρώπου με το παρόν περιβάλλον, αλλά προκύπτει συναρτήσει και των αναμνήσεων που έχει από προηγούμενες εμπειρίες. Ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται το περιβάλλον με τις πέντε αισθήσεις του. Με τον τρόπο αυτό ο χώρος δημιουργεί χαρακτηριστικά βιώματα σε κάθε άνθρωπο τα οποία είναι αντιπροσωπευτικά του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβάνεται το περιβάλλον γύρω του και μένουν ανεξίτηλα στη μνήμη του. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας το εξωτερικό ερέθισμα αλλοιώνεται. Δηλαδή, η νοητή εικόνα που σχηματίζει κανείς για το κτίριο ή το γενικότερο χώρο δεν ταυτίζεται ποτέ με την πραγματική εικόνα του κτιρίου. Η εσωτερική εικόνα είναι φορτισμένη με διάφορων ειδών νοήματα που της προσδίδει αυτόματα το άτομο. Αυτά σχετίζονται με την παιδεία, την πολιτισμική του ιδιαιτερότητα, την ψυχосύνθεση, ακόμα και τη διάθεσή του. Συνεπώς η αντίληψη ενός ατόμου σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή εξαρτάται και από τις προηγούμενες εμπειρίες του, με αποτέλεσμα η συμπεριφορά του να ακολουθεί μία συγκεκριμένη πορεία, βασιζόμενη σε αυτές τις εμπειρίες.

Σε ανάλογο συμπέρασμα καταλήγει ο Brunswick (1944), οποίος τόνισε τη σημασία του υποκειμενικού περιβάλλοντος ή του περιβάλλοντος, έτσι όπως γίνεται αντιληπτό

ως καθοριστικός παράγοντας της συμπεριφοράς και υποστηρίζει πως η γνωστική αναπαράσταση του αντικειμενικού περιβάλλοντος που δημιουργεί το κάθε άτομο, διαμορφώνεται μέσα από ένα συνδυασμό πληροφοριακών ενδείξεων, οι οποίες όμως ποικίλουν ανάλογα το άτομο. Για το λόγο αυτό η περιβαλλοντική αντίληψη θεωρείται μία έντονα υποκειμενική διαδικασία.

Υπάρχουν ορισμένες χαρακτηριστικές αντιδράσεις και συναισθήματα που προκαλεί το περιβάλλον στον άνθρωπο και είναι κοινά για ορισμένες ομάδες ατόμων. Αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι οι άνθρωποι, εκτός της ύπαρξής τους ως μονάδα, ανήκουν σε συγκεκριμένες ομάδες και οι οποίες σχετίζονται με τις ιδιότητες τους, τη ηλικία, την κοινωνική τους θέση, το φύλο, την καταγωγή.

Η περιβαλλοντική ψυχολογία είναι μία εξελισσόμενη επιστήμη η οποία διερευνά τα αίτια της συμπεριφοράς σε συνάρτηση με το εξωτερικό ανθρωπογενές υλικό και φυσικό περιβάλλον. Επικεντρώνεται περισσότερο στις ενδοπροσωπικές διεργασίες και στον τρόπο με τον οποίο, τόσο το υποκειμενικό όσο και το αντικειμενικό περιβάλλον επηρεάζει την ατομική συμπεριφορά.

Τα αίτια της αλληλεπίδρασης του ανθρώπου με το περιβάλλον αλλά και τα αποτελέσματα αυτής, αποτέλεσαν το θέμα μεγάλου αριθμού μελετών, στις οποίες οι ερευνητές ασχολήθηκαν είτε με την χωρική ανθρώπινη συμπεριφορά, είτε με τον τρόπο με τον οποίο αποτυπώνεται το περιβάλλον στο μυαλό του ανθρώπου.

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά σε μερικές από τις σημαντικότερες θεωρίες και έννοιες των εκπροσώπων της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, σύμφωνα με τις οποίες αναλύονται τα αίτια τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα διάφορα είδη συμπεριφοράς, τον τρόπο με τον οποίο το άτομο αντιλαμβάνεται το περιβάλλον του, καθώς και τη σχέση αλληλεπίδρασης του ανθρώπου με το περιβάλλον του. Παρουσιάζονται κυρίως οι θεωρίες και έρευνες που αφορούν το αστικό περιβάλλον, διότι είναι το χωρικό επίπεδο με το οποίο ασχολείται η παρούσα εργασία. Παράλληλα όμως αναφέρονται και μερικές από τις σημαντικότερες θεωρίες που διερευνούν τη σχέση του ανθρώπου με το γενικότερο περιβάλλον, επειδή αποτελούν το ευρύτερο πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούνται οι θεωρίες για τον αστικό χώρο, καθώς επίσης είναι απαραίτητες για την κατανόηση ορισμένων εννοιών.

2.1 Περιβαλλοντική Ποιότητα

Οι άνθρωποι αξιολογούν και σχεδιάζουν τον περίγυρο τους ανάλογα με συγκεκριμένες ανάγκες και στόχους που έχουν. Εκείνες οι ανάγκες και οι στόχοι που προέχουν για κάθε άτομο, αποτελούν τη βάση για τη θέσπιση κριτηρίων περιβαλλοντικής ποιότητας, ανάλογα με τα οποία κρίνεται η καταλληλότητα παρόντων ή μελλοντικών περιβαλλοντικών συνθηκών, περιλαμβανομένου ιδιαίτερα του αστικού περιβάλλοντος (Kosmopoulos 1986)

Η έρευνα της «περιβαλλοντικής αξιολόγησης»¹ (environmental assessment) του χώρου από τους κατοίκους του, έχει ως στόχο να προσδιορίσει τους παράγοντες σύμφωνα με τους οποίους οι άνθρωποι αξιολογούν την ποιότητα συγκεκριμένων υπαρκτών χώρων. Η διατύπωση των κριτηρίων περιβαλλοντικής ποιότητας γίνεται σε σχέση τόσο με τους τύπους αρχιτεκτονικής κλίμακας περιβάλλοντος, όσο και με τους τύπους ευρύτερου περιβάλλοντος (Craik 1971). Κατά τη διαδικασία αυτή δίνεται έμφαση στην έννοια της προτίμησης, η οποία σχετίζεται άμεσα με τον τρόπο με τον οποίο αξιολογούν οι άνθρωποι το χώρο. Η έννοια της προτίμησης περιλαμβάνει τόσο αντίληψη-συνείδηση, γνώσεις, διάνοηση όσο και αξιολόγηση σε σχέση με κάποιο σκοπό. Έτσι, φαίνεται ότι συνδέει τους δύο τομείς της νοητικής δραστηριότητας που έχουν σχέση με την αποθήκευση πληροφοριών και τη λήψη αποφάσεων (Sarre 1987).

Η έρευνα σχετικά με την «αξιολόγηση του αστικού χώρου», εξετάζει τη σχέση μεταξύ της περιβαλλοντικής ποιότητας και των επιλογών για την ικανοποίηση των αναγκών τους, που κάνουν οι χρήστες των χώρων αυτών (Mercer 1976), της στάσης τους απέναντι στο περιβάλλον (Hendee & Harris 1970) και των προτιμήσεων τους για τα αστικά τοπία (Craik 1972, Kaplan 1983). Τα μοντέλα αυτά τονίζουν τις ανάγκες για ευρυχωρία, τάξη, προβλεψιμότητα και συνθετότητα όσον αφορά το αστικό περιβάλλον.

¹ Η διαδικασία κατά την οποία περιγράφεται και αξιολογείται το περιβάλλον από τα άτομα, μέσα από μεθόδους που περιλαμβάνουν αντικειμενικά πρότυπα μέτρα (για παράδειγμα, χημικές και φυσικές ιδιότητες του αέρα ή του νερού) ή υποκειμενικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος, όπως αυτά γίνονται αντιληπτά από τα άτομα ή προτιμήσεις τοπίου.

Στην προσπάθειά τους οι ερευνητές, να διερευνήσουν τον τρόπο με τον οποίο αξιολογούν τα άτομα – χρήστες τον αστικό χώρο, στράφηκαν προς την αναζήτηση των ιδιοτήτων στις οποίες βασίζονται οι προτιμήσεις. Μια πρώτη απόπειρα διερεύνησης των κριτηρίων που χρησιμεύουν στην αξιολόγηση των κατοικήσιμων περιοχών έγινε από τον Wilson (1962), που χρησιμοποίησε διάφορες μεθόδους για να εξετάσει την «κατοικησιμότητα» σε δύο μικρές πόλεις της Βόρειας Καρολίνας. Σε μία από τις μεθόδους που χρησιμοποίησε ζήτησε από τους συμμετέχοντες να αξιολογήσουν βαθμολογώντας διάφορες κατοικημένες περιοχές (μέσα από φωτογραφίες) ανάμεσα στις οποίες βρίσκονταν και η δική τους και δεκαπέντε ιδιότητες του περιβάλλοντος, ανάλογα με το πόσο ήταν ικανοποιημένοι από την ιδιότητα αυτή, ή με το πόσο τους ενοχλούσε η απουσία της. Οι ιδιότητες αυτές, ιεραρχημένες σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων είναι οι εξής:

Άνεση χώρου

Ομορφιά

Καλό περιβάλλον για τα παιδιά

Αποκλειστικότητα

Εξοχικός χαρακτήρας

Μικρή απόσταση από την εξοχή

Ιδιωτικό άσυλο

Πράσινο

Απλότητα

Ησυχία

Καθαριότητα

Φρεσκάδα

Φιλικότητα

Πολυκοσμία

Βρωμιά

Τα αποτελέσματα της έρευνας, όπως φαίνεται και από την παραπάνω κατάταξη, έδειξαν ότι όσον αφορά τις ιδιότητες του περιβάλλοντος, πρωταρχική θέση στις προτιμήσεις των ανθρώπων είχαν η άνεση χώρου, η ομορφιά, το καλό περιβάλλον για τα παιδιά. Τα αποτελέσματα αυτά όμως έρχονται σε αντίθεση με το γεγονός ότι τα δύο τρίτα των ερωτηθέντων έδειξαν ιδιαίτερη προτίμηση προς τη δική τους περιοχή η οποία ήταν ικανοποιητική ως προς τις εξής ιεραρχημένες ιδιότητες του χώρου:

φιλικότητα, απλότητα, ησυχία, πράσινο, καθαριότητα. Η αντίφαση αυτή δηλώνει πως τα άτομα αυτού του δείγματος ήταν ικανοποιημένα, μολονότι έμεναν σε περιοχές ανεπαρκείς ως προς ορισμένες από τις ιδιότητες που θεωρούνταν σημαντικές. Η αξιολόγηση των κριτηρίων έγινε χωρίς κανένα περιορισμό, με αποτέλεσμα τα άτομα να είναι ελεύθερα να εκφράσουν τις προτιμήσεις τους. Όσον αφορά όμως την επιλογή του τόπου διαμονής, σε ρεαλιστικό επίπεδο υπάρχουν διάφοροι περιορισμοί. Οι περισσότεροι άνθρωποι δεν έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν τον επιθυμητό χώρο κατοικίας με αποτέλεσμα να παραμερίζονται οι λιγότερο εφικτές ιδιότητες και η επιλογή να γίνεται με βάση αυτές που μπορούν να πραγματοποιηθούν.

Σε μία άλλη έρευνα του, ο Wilson (1962), προσπάθησε να διερευνήσει τις προτιμήσεις των ανθρώπων ως προς την πρόσβαση και τις ανέσεις μίας κατοικήσιμης περιοχής, έτσι ώστε να συμπεράνει τις προτιμήσεις των ανθρώπων απέναντι σε ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία του αστικού χώρου. Κατά τη μέθοδο που χρησιμοποίησε προσπάθησε να προσεγγίσει με ένα ρεαλιστικό πρότυπο τις απόψεις των ατόμων, σε αντίθεση με την προηγούμενη έρευνα. Τους έδωσε τη δυνατότητα να «δαπανήσουν» ένα ορισμένο χρηματικό ποσό έτσι ώστε να συνδυάσουν τη πληθυσμιακή πυκνότητα και την πρόσβαση στις ανέσεις, το οποίο όμως ήταν τέτοιο ώστε οι συμμετέχοντες δεν μπορούσαν να επιτύχουν παράλληλα την χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και την εύκολη πρόσβαση σε όλες τις ανέσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι περισσότεροι να επιλέξουν για χώρο κατοικίας περιοχή με χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα (δηλαδή μονοκατοικίες), οι οποίες λόγω του υψηλού κόστους απόκτησης, οι κάτοικοι ήταν αναγκασμένοι να ικανοποιούνται μόνο από τις στοιχειώδεις ανέσεις. Στοιχειώδεις ανέσεις χαρακτηρίστηκαν από τους συμμετέχοντες η ύπαρξη εκκλησίας, παντοπωλείου, οι στάσεις λεωφορείων, το δημοτικό σχολείο και ακολουθούσαν η αγορά, το γυμνάσιο και το φαρμακείο. Τα πολιτιστικά κέντρα και οι τόποι αναψυχής (όπως οι βιβλιοθήκες και τα θέατρα) βρίσκονταν χαμηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων.

Το ποσοστό που επέλεξε να κατοικήσει σε περιοχές με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα (δηλαδή πολυκατοικίες) και να έχει εύκολη πρόσβαση στις ανέσεις ήταν πολύ μικρό. Κατόπιν, ο Wilson επέτρεψε σε ορισμένους να συνεχίσουν την επιλογή τους, διαθέτοντας τους απεριόριστα μέσα. Οι διαφορές ανάμεσα στις επιλογές που έγιναν με περιορισμένα και απεριόριστα μέσα υπήρξαν διαφωτιστικές: μειώθηκε

ελαφρά η σημασία των στάσεων, αλλά δραματικά η σημασία των παντοπωλείων και των φαρμακείων. Δόθηκε προτεραιότητα στις αγορές και αυξήθηκε σημαντικά η προτίμηση για πολιτιστικά κέντρα και τόπους αναψυχής.

Επίσης, στο επίπεδο του σχεδιασμού αστικών συνοικιών και προαστίων ο Gans (1961) προσπάθησε να διατυπώσει ορισμένα κριτήρια για το σχεδιασμό σύμφωνα με τα οποία θεώρησε πως πρέπει να δοθεί έμφαση στη χωρική εγγύτητα και στη πληθυσμιακή ομοιογένεια, έτσι ώστε να πραγματοποιείται η ανάγκη των ανθρώπων να έρχονται σε άτυπη αμοιβαία επαφή με τους γείτονες τους.

Στην πρώτη έρευνα που πραγματοποίησε ο Wilson (1962), θα είχε ενδιαφέρον να σχολιαστεί το γεγονός πως οι ιδιότητες του χώρου που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα του ήταν στην πλειοψηφία τους ταυτόσημες ή προέκυπταν ως συνισταμένη μέρους των υπολοίπων. Με αποτέλεσμα όταν χαρακτηρίστηκε ως αντίθεση η αρχική επιλογή των ατόμων για άνεση χώρου, ομορφιά, καλό περιβάλλον για τα παιδιά σε σχέση με την προτίμηση τους για τον πραγματικό τόπο κατοικίας τους ο οποίος χαρακτηριζόταν από φιλικότητα, απλότητα, ησυχία, πράσινο και καθαριότητα, να μην υπάρχει ουσιαστική διαφορά. Για παράδειγμα η ομορφιά είναι αποτέλεσμα της ύπαρξης πρασίνου και καθαριότητας ή ο εξοχικός χαρακτήρας περιλαμβάνει απλότητα, πράσινο και ησυχία. Η ύπαρξη αυτού του γεγονότος επισημαίνει την προτίμηση των ατόμων για τις αρχικές τους επιλογές (άνεση χώρου, ομορφιά) και ότι παράλληλα προσπαθούν να εξασφαλίσουν για τον πραγματικό χώρο κατοικίας τους, τουλάχιστον κάποια από τα στοιχεία που τις συνιστούν.

2.2 Ανθρώπινη Χωρική Συμπεριφορά

Η έρευνα της χωρικής συμπεριφοράς τονίζει τους τρόπους με τους οποίους οι άνθρωποι χρησιμοποιούν το περιβάλλον για την επίτευξη των σκοπών τους και τη ικανοποίηση ορισμένων αναγκών. Ο άνθρωπος στις καθημερινές του κινήσεις ρυθμίζει υποσυνείδητα το χώρο τον οποίο χρειάζεται για να νιώσει ασφάλεια και άνεση. Η εικόνα και η συμπεριφορά του ατόμου στο χώρο είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένες μεταξύ τους (Sommer 1969, Hall 1966).

Ο Hall (1966) ασχολήθηκε κυρίως με τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι ρυθμίζουν την απόσταση του χώρου που μεσολαβεί ανάμεσα τους, ανάλογα με το βαθμό οικειότητας και το πολιτιστικό πλαίσιο όπου πραγματοποιούνται οι κοινωνικές συναντήσεις. Ο ίδιος διακρίνει με τη μορφή αξιώματος, τέσσερις αόρατες ζώνες ικανοποιητικής αλληλεπίδρασης: προσωπική, οικεία, κοινωνική και δημόσια. Οι δύο πρώτες αφορούν την αλληλεπίδραση μεταξύ στενών φίλων, ενώ οι κοινωνικές και δημόσιες τηρούνται στις επαφές με γνωριμίες ή ξένους. Επίσης, τα χωρικά όρια των ζωνών αυτών διαφέρουν κατά πολύ από κουλτούρα σε κουλτούρα.

Ο Sommer (1969) επέκτεινε την παραπάνω έρευνα και συνέβαλε στην πληρέστερη κατανόηση της ανθρώπινης χωρικής συμπεριφοράς διακρίνοντας τη σημασία που έχουν οι ιδιαίτερες μεταβλητές του χώρου σε μία δεδομένη κατάσταση, όπως είναι το είδος της δραστηριότητας που διεξάγεται, ή η επισημότητα ή μη του συγκεκριμένου χώρου.

2.3 Η Αναγνωσιμότητα του Χώρου

Στο πλαίσιο της ψυχολογικής επίδρασης της μορφής του αστικού χώρου πάνω στο χρήστη κινήθηκε και η θεωρία του Kevin Lynch (1960). Κεντρική έννοια αυτής της θεωρίας ήταν οι περιβαλλοντικές εικόνες. Για τον Lynch η δημιουργία επιτυχημένου αστικού χώρου συνδέθηκε με την ικανότητα της μορφής του περιβάλλοντος να δημιουργεί έντονες περιβαλλοντικές εικόνες στο χρήστη, (Γοσποδίνη 1998). Ήταν από τους πρώτους ερευνητές που χρησιμοποίησε τους νοητικούς χάρτες, ως βασικό εργαλείο της έρευνας (όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια, από τη σημασία τους στη διεξαγωγή συμπερασμάτων). Τα βήματα και τις κατευθύνσεις του Lynch, ακολούθησαν και μεταγενέστεροι μελετητές (όπως οι Harrison & Howard 1972, Golledge 1978, Κοσμόπουλος 1994) των οποίων τα συμπεράσματα αναφέρονται στη συνέχεια της υποενότητας.

Οι περιβαλλοντικές εικόνες σύμφωνα με τον Lynch αποτελούν προϊόν μιας αμφίδρομης σχέσης μεταξύ ατόμου και αστικού περιβάλλοντος. Από τη μία πλευρά το περιβάλλον παρουσιάζει διακρίσεις και διαφοροποιήσεις του χώρου και από την άλλη το άτομο επιλέγει, οργανώνει στο μυαλό του και προσδίδει νόημα σε ότι βλέπει

στο χώρο. Ως αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας, το ίδιο το αστικό περιβάλλον μπορεί να δημιουργήσει διαφορετικές περιβαλλοντικές εικόνες σε κάθε μεμονωμένο άτομο. Ωστόσο το ίδιο το περιβάλλον τείνει να δημιουργεί κοινές περιβαλλοντικές εικόνες στις ίδιες ομάδες ατόμων όπως για παράδειγμα, τουρίστες, φοιτητές (Γοσποδίνη 1998).

Ο Lynch (1960) ασχολήθηκε με τον τρόπο με τον οποίο η φυσική μορφή μιας πόλης ενθαρρύνει ή αποθαρρύνει τη δημιουργία παραστάσεων στο μυαλό των ανθρώπων. Έχοντας υπόψη του ορισμένες μελέτες που έγιναν στα πλαίσια του κλάδου της ανθρωπολογίας, οι οποίες έδειχναν ότι, διαφορετικές μέθοδοι προσανατολισμού και πλοήγησης χρησιμοποιούνται από διαφορετικούς πολιτισμούς, ενδιαφέρθηκε για τον τρόπο προσανατολισμού του σύγχρονου ανθρώπου μέσα στο αστικό περιβάλλον.

Θέλοντας να εκφράσει την ευκολία με τη οποία το περιβάλλον γίνεται κατανοητό από τον άνθρωπό και δημιουργεί περιβαλλοντικές εικόνες, εισήγαγε την έννοια της *αναγνωσιμότητας (legibility)* των θέσεων. Με την εισαγωγή αυτής της ιδέας, ήταν σε θέση να απομονώσει τα ευδιάκριτα με τις αισθήσεις χαρακτηριστικά γνωρίσματα μιας πόλης, και να δει συγκεκριμένα τι είναι αυτό που το καθιστά τόσο έντονο, και ελκυστικό στους ανθρώπους.

Σύμφωνα με τον Lynch η περιβαλλοντική εικόνα διαρθρώνεται από τρεις ιδιότητες των φυσικών αντικειμένων του αστικού περιβάλλοντος : την ταυτότητα, τη δομή και το νόημα.

- Η ταυτότητα αναφέρεται στο βαθμό διαφοροποίησης του αντικειμένου από τα άλλα αντικείμενα της ίδιας κατηγορίας, δηλ. στην ιδιότητα του αντικειμένου να είναι αναγνώσιμο από το άτομο ως μία ξεχωριστή οντότητα.
- Η δομή αναφέρεται στις σχέσεις (χωρικές, μορφολογικές, κ.α.) που διέπουν το αντικείμενο, όπως αυτές γίνονται αντιληπτές από άτομο.
- Το νόημα αναφέρεται στη συνειρμική σύνδεση ή ταύτιση του αντικειμένου με κάτι άλλο, για παράδειγμα ένα αντικείμενο ή γεγονός που γνώρισε το άτομο στο παρελθόν, (Γοσποδίνη 1998).

Για να κατανοήσουν το σχέδιο μία πόλης, οι άνθρωποι δημιουργούν πρώτα απ' όλα έναν νοητικό χάρτη. Σύμφωνα με τον Golledge (1976), η διαδικασία απόκτησης της γνώσης που αφορά τον χώρο ορίζεται ως διαδικασία γνωστικής χαρτογράφησης. Το προϊόν της, το σύνολο δηλαδή των πληροφοριών για τον χώρο που βρίσκονται αποθηκευμένες στη μνήμη, ονομάζεται γνωστικός ή νοητικός χάρτης.

Οι νοητικοί χάρτες μιας πόλης είναι νοητικές απεικονίσεις όλων όσων περιλαμβάνει η πόλη και το σχέδιό της σύμφωνα με το άτομο. Η εικονογραφική ανάλυση χρησιμοποιήθηκε με το κυριολεκτικό της νόημα, κατά το οποίο θεωρείται πως είναι η ανάλυση που βλέπει την πόλη σαν μία αλληλουχία εικόνων. Η ιδέα ότι κάθε άτομο δημιουργεί τη δική του νοητική αναπαράσταση του κόσμου, που συνδέεται με τα προσωπικά βιώματα και τα ιδιαίτερα στοιχεία του χαρακτήρα του, είναι θεμελιώδης για την κατανόηση της αντίληψης των ατόμων για το περιβάλλον τους. Η ανάγκη να αναπαραστήσουν νοητά τον κόσμο ή και να δημιουργήσουν τη δική τους αντίληψη οδηγεί σε διαφορετικά αποτελέσματα από άτομο σε άτομο. Βέβαια υπάρχουν και αντιλήψεις που είναι κοινές σε διάφορες ομάδες ατόμων ανάλογα με τη κοινωνική τους θέση, την καταγωγή, την εργασία, το φύλο, την ηλικία.

Βασική προϋπόθεση για θεωρηθεί αποδοτική η οπτική ανάλυση είναι να μην θεωρείται το τοπίο σαν ένα απομονωμένο αντικείμενο, αλλά να συνδέονται τα οπτικά γεγονότα με την ανάλυση της αστικής δομής. Μέσα από την ανάλυση του αστικού τοπίου και της αντίληψης που έχουν οι άνθρωποι για αυτό, δημιουργείται μία περισσότερο συλλογική εικόνα της πόλης.

Αυτές οι νοητικές απεικονίσεις, μαζί με την υπαρκτή πόλη, περιλαμβάνουν μοναδικά στοιχεία, τα οποία ορίζονται από Lynch (1960) ως το δίκτυο των διαδρομών, των ορίων, των περιοχών, των κόμβων, και των ορόσημων.

Οι *διαδρομές (paths)*, είναι τα κανάλια κίνησης των ατόμων στον αστικό χώρο. Αποτελούν το τμήμα κάποιου δρόμου μέσα σε χώρους διευθετημένους ή περισσότερο συνηθισμένους. Οι διαδρομές δεν είναι κατά ανάγκη συνεχόμενες ή συνδεδεμένες μεταξύ τους. Μεσολαβούν ζώνες ακαθόριστες που συμπίπτουν συχνά με ιστορικές τομές στην ανάπτυξη της πόλης. Θα ήταν προτιμότερο να μην πραγματοποιηθεί κάποια ιεράρχηση των διαδρομών, πάρα μόνο σε όσες υπερτερούν με εμφανή τρόπο

και παρουσιάζουν μία σίγουρη συνέχεια για μεγάλη απόσταση. Οι διαδρομές μπορεί να έχουν την μορφή δρόμου, μονοπατιού, σιδηροδρομικής γραμμής, πλωτής διαδρομής σε ποταμό μέσα στην πόλη, διαδρομής ανάμεσα σε αρχαιολογικά μνημεία. Για τις περισσότερες κοινωνικές ομάδες χρηστών, οι διαδρομές αποτελούν κυρίαρχο τρόπο παραγωγής περιβαλλοντικών εικόνων.

Οι *περιοχές-τομείς (districts)*, είναι τμήματα του αστικού ιστού τα οποία αναγνωρίζονται από τις ομάδες χρηστών ως ξεχωριστά και έχουν διαφορετικές ιδιότητες, συνήθως είναι σχετικά αξιόλογα σε μέγεθος και έχουν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα ο οποίος τα προσδιορίζει. Ένας τομέας μπορεί να αντιστοιχεί σε μία ομοιογενή από μορφολογική άποψη ζώνη ή αντίθετα σε μία ετερογενή. Μπορεί επίσης να παρουσιάζει ένα ή περισσότερα σαφή όρια, καθώς και να περιλαμβάνει διαδρομές και κόμβους ή να βρίσκεται έξω από αυτούς. Σε επίπεδο πολεοδομικής πρακτικής υπάρχει η πιθανότητα να επικαλύπτει την έννοια της γειτονιάς ή δημιουργεί μία εντελώς διαφορετική κατάτμηση. Το άτομο ή η ομάδα ατόμων έχουν την αίσθηση του «είμαι εντός» ή «είμαι εκτός» για παράδειγμα το ιστορικό κέντρο της πόλης, το εμπορικό κέντρο της πόλης, η βιομηχανική περιοχή.

Οι *τόποι σύγκλησης ή σύνδεσης ή συγκέντρωσης στοιχείων ή κόμβοι (nodes)*, είναι σημεία ή στρατηγικές θέσεις όπου υπάρχει μια επιπλέον εστίαση, ή προστιθέμενη συγκέντρωση των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων της πόλης, είτε είναι σημεία ρήξης είτε σημεία μοναδικά του αστικού ιστού. Αναλογικά με τις διαδρομές ο εντοπισμός τους δεν συνεπάγεται υποχρεωτικά την αναγνώριση απλών μορφολογικών στοιχείων ή ξεκάθαρα προσδιορισμένων χώρων. Επίσης, δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ένα τόπος ως κόμβος, απλά και μόνο με κριτήρια χρήσεων ή συμβολικά δεδομένα. Μπορούν να πάρουν τη μορφή για παράδειγμα μιας πλατείας (τόπος συγκέντρωσης δραστηριοτήτων, ανθρώπων, τόπος σύγκλησης δρόμων), μιας γέφυρας (τόπος σύνδεσης διαδρομών), ενός κυκλοφοριακού κόμβου (τόπος σύγκλισης δρόμων), του κέντρου της πόλης.

Τα *ορόσημα (landmarks)*, είναι ευδιάκριτα, εντυπωσιακά ή/και μοναδικά επιφανειακά υλικά αντικείμενα που λειτουργούν ως σημεία προσανατολισμού και αναφοράς και διαθέτουν μία ιδιαίτερη μορφή που διευκολύνει τον εντοπισμό τους. Στη μεγάλη κλίμακα, με σύστημα αναφοράς ολόκληρη την πόλη, μπορούν α) να βρίσκονται έξω

από αυτήν (όπως ένα βουνό) και να είναι ορατά υπό την ίδια οπτική γωνία από όλα τα σημεία του αστικού ιστού και β) να βρίσκονται μέσα στην πόλη (για παράδειγμα ο Πύργος του Eiffel, ο τρούλος Καθεδρικού Ναού) και να είναι ορατά υπό διαφορετική γωνία, ακτινωτά, από όλα τα σημεία του αστικού ιστού. Στη μικρή κλίμακα, με σύστημα αναφοράς ένα τμήμα του, μπορεί να έχουν τη μορφή ενός μνημείου, ενός υψηλού δένδρου, ενός χαρακτηριστικού καταστήματος. Επίσης, ορόσημα μπορεί να είναι σύμφωνα με τις αντιλήψεις του κάθε ατόμου οι πλατείες, τα σταυροδρόμια, οι γέφυρες. Μπορεί να σηματοδοτούν την αρχή μία διαδρομής ή ένα κόμβο, να χαρακτηρίζουν ένα τομέα.

Τα *όρια (edges)*, είναι τα γραμμικά στοιχεία που διασπούν ή διαχωρίζουν την ενότητα του χώρου και περιλαμβάνουν όλες τις άλλες γραμμές που δεν περιλαμβάνονται στην ομάδα των διαδρομών. Μπορεί να έχουν για παράδειγμα τη μορφή των παλιών αμυντικών τειχών μια πόλης, της παραλίας της πόλης, της κοίτης του ποταμού που διασχίζει την πόλη, του ορίου του σχεδίου πόλης που διαχωρίζει το δομημένο από το φυσικό περιβάλλον, του δρόμου που διαχωρίζει το εμπορικό κέντρο από μια περιοχή κατοικίας, του αρμού μεταξύ δύο διαφορετικών πλακόστρωτων σε μία πλατεία ή ακόμη να χαρακτηρίζουν του τομείς σημαδεύοντας οπτικά τον περίγυρο τους.

Τα στοιχεία των παραπάνω ομάδων δεν είναι τελείως ανεξάρτητα μεταξύ τους. Μέσα από το οπτικό πεδίο το ίδιο στοιχείο μπορεί να ειδωθεί με διαφορετικούς τρόπους. Για παράδειγμα, ένας αυτοκινητόδρομος θεωρείται διαδρομή από όσους κινούνται πάνω σε αυτόν, αλλά αποτελεί όριο για όσους βρίσκονται ή μένουν στη γύρω περιοχή, ένας τομέας περικλείει δρόμους, κόμβους, ορόσημα, μία πλατεία μπορεί να θεωρηθεί κόμβος και ορόσημο. Ο Lynch έδωσε έμφαση στον τρόπο με τον οποίο συνδυάζονται τα παραπάνω στοιχεία μεταξύ τους για να συναπαρτίσουν μια ολοκληρωμένη εικόνα.

Προσπάθησε να προσδιορίσει την αναγνωσιμότητα του χώρου και των στοιχείων που συμβάλλουν σε αυτή (καταλήγοντας στα προαναφερθέντα πέντε μοναδικά στοιχεία), εφαρμόζοντας ένα πείραμα, το οποίο αποτελούνταν από αναλύσεις ερωτηματολογίων και συνεντεύξεων που απαντήθηκαν από τους κατοίκους τριών διαφορετικών πόλεων της Αμερικής. Τα άτομα που συμμετείχαν στην έρευνα προέρχονταν, τα περισσότερα, από μία κεντρική περιοχή της Βοστώνης και λιγότερα από τις πολυπληθείς πόλεις του

Λος Άντζελες και Τζέρσεϋ. Οι τρεις παραπάνω πόλεις επιλέχθηκαν λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών που τις συνθέτουν. Η Βοστώνη επιλέχτηκε λόγω του ότι είναι μια πολύ ζωντανή πόλη, που περιέχει πολλά μοναδικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα, τα οποία καθιστούν δύσκολη τη χάραξη πορείας ανάμεσα τους, εξ αιτίας της σύγχυσης που προκαλούν στους μετακινούμενους. Η πόλη του Τζέρσεϋ επιλέχτηκε, σε αντίθεση με τη Βοστώνη, λόγω της έλλειψης ιδιαιτερότητας. Τέλος, το Λος Άντζελες επιλέχτηκε επειδή είναι νεότερη πόλη, από τις προηγούμενες δύο, και βρίσκεται ακόμη σε σχετικά αρχική μορφή.

Η συνέντευξη που συνόδευσε την έρευνα περιελάμβανε ερωτήματα τα οποία αφορούσαν την περιγραφή της πόλης, μαζί με σκίτσα χαρτών (ένα σχέδιο του νοητικού χάρτη τους), και μια περιγραφή μίας φανταστικής διαδρομής στην πόλη. Για να θέσει τα παραπάνω ερωτήματα στους συμμετέχοντες της έρευνας, χρησιμοποίησε διαφορετικές μεθόδους, κατά τις οποίες, ζήτησε από ορισμένους ανθρώπους να περιγράψουν διαδρομές μέσα στην πόλη, από άλλους να φτιάξουν σχεδιαγράμματα και από άλλους να δώσουν πληροφορίες για το δρόμο προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων θεωρήθηκαν ιδιαίτερα σημαντικές από τον Lynch, καθώς πολλοί ανέφεραν στις φανταστικές διαδρομές τους, πως αλλάζουν πορεία για να περάσουν από ένα ζωντανό μέρος της πόλης και ότι οι περισσότεροι άνθρωποι έτειναν να προσέχουν με ευχαρίστηση ιδιαίτερα κάποια διακριτικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της πόλης όπως, τους ανοιχτούς χώρους, τους χώρους με πράσινο, τις οπτικές αντιθέσεις και το νερό. Ένα άλλο στοιχείο από τις περιγραφές των ανθρώπων στο οποίο επικεντρώθηκε το ενδιαφέρον του Lynch, ήταν το πρόβλημα που είχαν οι άνθρωποι, όσον αφορά τον προσανατολισμό (way-finding). Ειδικότερα, στη Βοστώνη παρατηρήθηκε να εμφανίζεται έλλειψη προσανατολισμού στους κατοίκους της, στα τμήματα της πόλης όπου υπήρχε, σύγχυση, ισχνά όρια, απομόνωση, ασάφειες, και έλλειψη χαρακτήρα ή διαφοροποίησης. Σε αντίθεση με τη Βοστώνη, σε πολλές περιοχές του Τζέρσεϋ και του Λος Άντζελες, παρατηρήθηκε μεγαλύτερος βαθμός δυσκολίας στον προσανατολισμό των κατοίκων, εξ αιτίας των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων των δύο πόλεων, τα οποία στερούνται τη σαφήνεια και την ταυτότητα με αποτέλεσμα οι άνθρωποι να είχαν κενά για περιοχές της πόλης, τις οποίες δεν ήταν σε θέση να περιγράψουν.

Ο Lynch κατέληξε σε διάφορα συμπεράσματα από τις απαντήσεις των ανθρώπων κατά το παραπάνω πείραμα. Συνθέτοντας τις ατομικές απαντήσεις, σχεδίασε χάρτες που απεικόνιζαν το ποσοστό των απαντήσεων που περιλάμβανε κάθε τοποθεσία. Έτσι, οι χάρτες αυτοί δεν απεικονίζουν μόνο τις παραστάσεις των ατόμων, αλλά την ευκολία με την οποία τα διάφορα μέρη γίνονται αντιληπτά και διατηρούνται στη μνήμη των ανθρώπων.

Χαρακτήρισε τις περιοχές που οι άνθρωποι θεώρησαν έντονες από ζωή ως περιοχές με υψηλό βαθμό απεικονισμότητας (*imageability*). Η απεικονισμότητα, ένας άλλος όρος που εισάγεται από τον Lynch και ορίζεται ως η ποιότητα - δυνατότητα ενός φυσικού αντικειμένου, το οποίο δίνει σε έναν παρατηρητή μια ισχυρή, ζωνηρή εικόνα. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια πόλη η οποία διαθέτει έντονα το στοιχείο της απεικονισμότητας θα μπορούσε να είναι καλά διαμορφωμένη (να διαθέτει τη σωστή φόρμα) και να περιέχει ευδιάκριτα τμήματα, θα ήταν αμέσως αναγνωρίσιμη σε κάθε κάτοικο.

Ο Lynch υποστηρίζει ότι μια καλοσχηματισμένη πόλη στηρίζεται ιδιαίτερα επάνω στο κυρίαρχο στοιχείο των πόλεων, που είναι οι διαδρομές. Προσεκτικότερα σχεδιασμένες διαδρομές μπορεί να διαθέτουν σαφήνεια όσον αφορά την κατεύθυνση (να μην προκαλούν σύγχυση ή να περιέχουν διφορούμενες κατευθύνσεις). Ομοίως, τα όρια, οι περιοχές, οι κόμβοι, και τα ορόσημα συνεισφέρουν θετικά στην απεικονισμότητα μιας πόλης, στην περίπτωση που περιέχουν νόημα, είναι ευδιάκριτα, και δεν προκαλούν σύγχυση. Αυτά τα στοιχεία, όταν τοποθετούνται στην κατάλληλη θέση, αυξάνουν την ανθρώπινη δυνατότητα να τα προσέξει και να θυμάται τη μορφή τους, καθώς οι μορφές τους αποτελούν τα χαρακτηριστικά στοιχεία μιας πόλης, οι οποίες είναι περισσότερο εύκολο να μαθευτούν.

Οι Harrison & Howard (1972) επέκτειναν τη μέθοδο ερωτήσεων του Lynch, περιλαμβάνοντας επιπλέον το λόγο για τον οποίο αναφέρθηκε κάθε μέρος. Από ένα δείγμα στο Englewood του Κολοράντο, ανακάλυψαν ότι οι πολιτιστικοί λόγοι (συσχετίσεις με σπουδαίους ανθρώπους ή γεγονότα και η ιδιαίτερη σημασία για κάθε άτομο) ήταν το ίδιο σημαντικοί με τους φυσικούς λόγους (τοποθεσία και εμφάνιση).

Επίσης, ο Golledge (1978) ασχολήθηκε με τη σχετική σημασία των χωρικών χαρακτηριστικών στοιχείων και υποστηρίζει πως μία κάποια ιεραρχική διάταξη των κόμβων ή των σημείων αναφοράς αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της γνώσης δρομολογίων και χαρτογράφησης, καθώς και της μετάβασης από τη μία στην άλλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα σημεία αναφοράς να αντιπροσωπεύουν τους κόμβους οργάνωσης μιας αναπαράστασης και σε συνδυασμό με τις διασυνδέσεις των δρόμων μεταξύ τους να καθορίζουν την κεντρική δομή μιας αναπαράστασης.

Τα σημεία αναφοράς διευκολύνουν τη συγκέντρωση ή την ομαδοποίηση των πληροφοριών, παρέχοντας έτσι μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ως προς την κωδικοποίηση, την αποθήκευση και την ανάκληση, από ότι θα ήταν δυνατό χωρίς την παρουσία τους και μόνο μέσω των απλών υποθέσεων διαδικαστικών περιγραφών ή των συντεταγμένων ή ουδέτερων πλαισίων αναφοράς (Κοσμόπουλος 1994).

Τα συμπεράσματα του Lynch έχουν εφαρμοστεί συνολικά σε διαδικασίες προγραμματισμού πόλεων τα τελευταία χρόνια. Στην περίπτωση που μία νέα πόλη διαμορφώνεται, ή μία ήδη υπάρχουσα αναπλάθεται τα ήδη υπάρχοντα χαρακτηριστικά της στοιχεία αναπτύσσονται περαιτέρω. Έχει παρατηρηθεί ότι οι κάτοικοι έχουν ωφεληθεί από τη χρήση των περισσότερων απεικονίσεων στοιχείων και τη δημιουργία σαφέστερης μορφής στις πόλεις.

Μία επίσης ενδιαφέρουσα θεωρία είναι αυτή των Rapoport & Kantor (1967), όπου υποστήριξαν ότι οι άνθρωποι προτιμούν τα πολύπλοκα και ασαφή αστικά τοπία. Τα στοιχεία από την ψυχολογική έρευνα έχουν δείξει ότι και τα υπερβολικά απλά και χαοτικά οπτικά πεδία δεν προκαλούν το ενδιαφέρον των ατόμων ενώ αντίθετα τα σύνθετα και υπαινικτικά σχέδια φαίνονται να παράγουν τα επιθυμητά ερεθίσματα αντίληψης.

Σημαντικό είναι να παρουσιαστεί εξ αρχής η διάκριση μεταξύ των εννοιών της πολυπλοκότητας και της ασάφειας, οι οποίες αποτελούν το κύριο θέμα της θεωρίας των Rapoport & Kantor. Πολυπλοκότητα είναι η ιδιότητα όσον αφορά την αντίληψη, ενός συνόλου στοιχείων στην οποία εμπεριέχονται οι μεταξύ τους συσχετισμοί. Όσο μεγαλύτερες είναι οι διαφορές των χωρικών στοιχείων τόσο μεγαλύτερη είναι η πολυπλοκότητα του συνόλου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η πολυπλοκότητα και η

ποικιλία να είναι δύο έννοιες στενά συνδεδεμένες. Η ποικιλία εξαρτάται από τις αξιοπρόσεχτες διαφορές, και ο αριθμός αυτών των διαφορών μπορεί να αποτελέσει ένα μέτρο ποικιλίας. Έχει διαπιστωθεί ότι τα άτομα αντιδρούν στις αλλαγές ή διαφορές στο σύνολο των ερεθισμάτων και όχι σε μεμονωμένες περιπτώσεις. Όσον αφορά την ασάφεια είναι συνήθως η σχετική ιδιότητα ενός στοιχείου και σπανιότερα ενός συνόλου στοιχείων η οποία σχετίζεται λιγότερο με τον αντιληπτό κόσμο και περισσότερο με το σχετικό. Η ασάφεια από την πλευρά της αντιληπτικής διαδικασίας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κατά ένα μεγάλο μέρος ένα θέμα οπτικής παραίσθησης και κατά συνέπεια επιδέχεται αμφισβήτηση. Οι Rapoport & Kantor προτείνουν ότι η κύρια πτυχή της περιβαλλοντικής ασάφειας είναι περισσότερο σχετική παρά αντιληπτική.

Ένα καθορισμένο περιβάλλον μπορεί να διαθέτει χαμηλό χρησιμοποιούμενο περιεχόμενο πληροφοριών για τέσσερις λόγους: α) τα στοιχεία μπορεί να είναι σαφή όσον αφορά το περιεχόμενό τους, έτσι ώστε να μην προκαλούν το ενδιαφέρον και την περιέργεια των ατόμων, β) μπορεί να υπάρξει μικρός βαθμός ποικιλότητας μεταξύ των στοιχείων, γ) τα στοιχεία, παρά το γεγονός να διαθέτουν ποικιλία, μπορεί να είναι προβλέψιμα εκ των προτέρων και δ) τα στοιχεία είναι πολυάριθμα, ποικίλα και απολύτως ανεξάρτητα, έτσι ώστε το αντιληπτικό σύστημα του ατόμου να δέχεται μεγάλο αριθμό μηνυμάτων και κανένα αποτέλεσμα από τις πληροφορίες που να μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

Θεωρείται πως η δημιουργία πολυπλοκότητας στο αστικό περιβάλλον απαιτεί την οργανωμένη και προσεκτικά σχεδιασμένη τοποθέτηση των στοιχείων στο χώρο. Σε διαφορετική περίπτωση όπου τα χωρικά στοιχεία βρίσκονται παρατεταγμένα στο περιβάλλον δίχως μία λογική συνέχεια και σχέση, το αποτέλεσμα θα είναι ίδιο όπως και στην περίπτωση όπου θα υπήρχε έλλειψη χωρικών στοιχείων ικανών να παρέχουν πληροφορίες και ερεθίσματα στους χρήστες του χώρου. Η κατάλληλη χωροθέτηση των ποικιλόμορφων χωρικών στοιχείων είναι ικανή να προκαλέσει το ενδιαφέρον και την περιέργεια των ατόμων για το χώρο στον οποίο βρίσκονται, ενώ παράλληλα να τους παρέχει πληροφορίες, έτσι ώστε να αναπτύξουν την αντιληπτική τους δυνατότητα.

2.4 Η Συμβολή των Στοιχείων του Αστικού Τοπίου στη Διαμόρφωση Χωρικών Παραστάσεων

Ο Lynch, καθώς και ένας μεγάλος αριθμός ερευνητών (Sarre 1972, Sadalla, Burroughs και Staplin 1980, O Briggs 1971, Canter & Tagg 1975, Κοσμόπουλος 1994, Garling, Book, Lindberg και Nilsson 1981, Evans & Pezdek 1980, Golledge 1978, Golledge & Spector 1978, Kosmopoulos 1986), ασχολήθηκε με την περαιτέρω σχετική σπουδαιότητα που έχει, κάθε χωρικό χαρακτηριστικό στοιχείο, στη διαμόρφωση παραστάσεων στο μυαλό των ανθρώπων. Πραγματοποιήθηκε ένας σημαντικός αριθμός εμπειρικών ερευνών, κατά τις οποίες τα αποτελέσματα ήταν συνήθως ανάλογα με τον τρόπο διεξαγωγής της έρευνας, ακολουθώντας τις κατευθύνσεις που έδινε ο εκάστοτε ερευνητής, και τονίζοντας κάθε φορά τα στοιχεία που αυτός ήθελε να επισημανθούν, έχοντας ως αποτέλεσμα τα συμπεράσματα να είναι καθοδηγούμενα από τους αρχικούς στόχους του. Για το λόγο αυτό τα αποτελέσματα των ερευνών που αναφέρονται παρακάτω, όσον αφορά την σημασία που έχει το κάθε χωρικό στοιχείο στην δημιουργία χωρικών παραστάσεων στο μυαλό των ανθρώπων, δεν συμπίπτουν στο σύνολο τους. Παρακάτω αναφέρονται μερικές από τις σημαντικότερες έρευνες.

Από την έρευνα του Lynch (1960), αποδείχθηκε ότι στο σύνολο των χαρακτηριστικών στοιχείων μιας πόλης, οι διαδρομές, και ειδικότερα οι δρόμοι, αποτελούν τα σημαντικότερα στοιχεία. Οι τομείς υπήρξαν το αμέσως επόμενο βασικό στοιχείο, που χρησιμοποίησαν πολλοί από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, κατά την αναπαράσταση των πόλεων. Παρατηρήθηκε έντονη η αναφορά σε αυτούς, σε περιπτώσεις όπου οι τομείς διέφεραν αρκετά μεταξύ τους και τα όρια τους διαγράφονταν καθαρά. Τέλος, μικρός ήταν ο αριθμός των ερωτηθέντων που ανέφερε τους κόμβους ως κύρια στοιχεία κατά την αναπαράσταση των πόλεων.

Κατέληξε στο συμπέρασμα πως η διαδικασία με την οποία σχεδιάζοταν οι χάρτες, έδειχνε ότι οι χωρικές παραστάσεις αναπτύσσονται με διάφορους τρόπους στο μυαλό των ανθρώπων, ακολουθώντας τις περισσότερες φορές συγκεκριμένη σειρά. Η σειρά αυτή μπορεί να σχετίζεται με τον τρόπο με τον οποίο πρωτοδημιουργήθηκαν οι παραστάσεις στο μυαλό του ατόμου, καθώς εξοικειωνόταν με το περιβάλλον του.

Παρακάτω παρουσιάζεται η διαδικασία οργάνωσης ενός νοητικού χάρτη, όπως παρατηρήθηκε από τα αποτελέσματα της έρευνας του Lynch.

- Αρκετά συχνά στις απαντήσεις των συμμετεχόντων, οι παραστάσεις σχηματίζονταν αρχικά γύρω από ένα γνωστό σημείο ή κατά μήκος μιας γνωστής διαδρομής και έπειτα διακλαδίζονταν προς τα έξω.
- Επίσης, πολλοί από αυτούς που ρωτήθηκαν, σχεδίαζαν αρχικά ένα περίγραμμα, και στη συνέχεια συμπλήρωναν το εσωτερικό του.
- Άλλοι πάλι άρχιζαν καταστρώνοντας ένα βασικό επαναλαμβανόμενο σχέδιο (όπως το συγκοινωνιακό δίκτυο) και έπειτα πρόσθεταν τις λεπτομέρειες.
- Λιγότεροι ήταν εκείνοι που σχεδίαζαν αρχικά ένα σύνολο γειτονικών περιοχών και στη συνέχεια συμπλήρωναν τις συνδέσεις ανάμεσα τους και τις εσωτερικές λεπτομέρειες.
- Υπήρξαν και περιπτώσεις όπου ξεκινούσαν από ένα γνωστό, πυκνοκατοικημένο πυρήνα, γύρω από τον οποίο πρόσθεταν όλα τα υπόλοιπα μέρη.

Είναι πιθανό η προσέγγιση του Lynch, κατά την οποία χρησιμοποίησε σχεδιαγράμματα ή περιγραφές μετακινήσεων, επέτεινε τη σπουδαιότητα των διαδρομών.

Διαφορετικά αποτελέσματα όσον αφορά τη διαμόρφωση χωρικών παραστάσεων, παρατηρήθηκαν στην μελέτη του Sarre (1972), όπου οι δρόμοι δεν αποτέλεσαν το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο το οποίο ανέφεραν οι συμμετέχοντες στην έρευνα. Στη μελέτη αυτή, ασχολήθηκε με τις παραστάσεις που δημιουργούνται στο μυαλό των ανθρώπων στην Αγγλική πόλη Bath, κατά την οποία ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να κατονομάσουν τις τοποθεσίες που θεωρούσαν σημαντικές, να φτιάξουν έναν κατάλογο με τις τοποθεσίες αυτές και να τις διακρίνουν μεταξύ τους με βάση την αντίληψή τους σχετικά με αυτές. Η μελέτη των απαντήσεων έδειξε ότι τη μεγαλύτερη κατηγορία αποτελούσαν τα σημεία εκείνα που θεωρούνταν σημαντικά γιατί ήταν λειτουργικά (για παράδειγμα, εμπορικές χρήσεις, υπηρεσίες) και ότι τα ορόσημα και οι περιοχές ξεπερνούσαν σε αριθμό τις διαδρομές. Παρότι οι παραστάσεις των περισσότερων από όσους ρωτήθηκαν ήταν ασυνεχείς, και έδειχναν ότι υπάρχει πρόβλημα κατά τον προσανατολισμό των ατόμων, πρόσθετες ερωτήσεις

έδειξαν ότι όλοι ήξεραν αρκετά καλά τους μεγάλους δρόμους της πόλης, αλλά δεν τους θεωρούσαν σημαντικά στοιχεία.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων της έρευνας, περιέγραψαν τη σχέση ανάμεσα στο πρόσωπο και στην τοποθεσία (όπως περνά πολύ καιρό εκεί, πηγαίνω πού και πού), μικρότερο ήταν το ποσοστό που έδωσαν φαινομενικά αντικειμενικές περιγραφές (κυρίως της μορφής, της λειτουργίας ή της θέσης), καθώς επίσης υπήρξαν και ορισμένοι που έδωσαν αξιολογικές περιγραφές (όμορφο-άσχημο) ενώ, τέλος, πολύ λίγοι ήταν αυτοί που περιέγραψαν τις συναισθηματικές τους αντιδράσεις. Οι φυσικές έννοιες – σχετικές με τη μορφή και τη θέση – ξεπεράστηκαν σε αριθμό από τις υπόλοιπες. Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με το Sarre (1972), αποδεικνύει την ανάγκη επέκτασης των γνώσεων των ατόμων, σχετικά με τις ιδέες των ανθρώπων για το χώρο που τους περιβάλλει.

Σε έρευνες τους οι Sadalla, Burroughs & Staplin (1980), έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα πως τα ορόσημα έχουν διαφορετική γνωστική αξία, για τη διαμόρφωση χωρικών παραστάσεων από τους ανθρώπους, από ότι τα υπόλοιπα σημεία του χώρου. Παρατήρησαν πως τα άτομα τείνουν να υπολογίζουν την απόσταση από κάποιο αυθαίρετα επιλεγμένο σημείο προς ένα ορόσημο σαν μικρότερη από την πραγματική, πράγμα που δεν συμβαίνει κατά την αντίστροφη διαδρομή (δηλαδή όταν υπολογίζουν αποστάσεις από κάποιο ορόσημο προς ένα αυθαίρετα επιλεγμένο σημείο). Επίσης προκύπτει από την επανεξέταση των αντιδράσεων, πως οι εκτιμήσεις αποστάσεων μεταξύ δύο σημείων οι οποίες περιέχουν ορόσημα, ολοκληρώνονται γρηγορότερα από εκείνες που αφορούν αποστάσεις που δεν περιέχουν.

Ο Briggs (1971) συμπέρανε ότι ο βαθμός εξοικείωσης επιδρά επίσης σημαντικά στον υπολογισμό των αποστάσεων κατά το σχεδιασμό ενός γνωστικού χάρτη. Οι άνθρωποι έχουν την τάση να υποτιμούν το μήκος μία οικείας σε αυτούς απόστασης και να υπερτιμούν τις αποστάσεις που δεν γνωρίζουν καλά. Σε πολλές περιπτώσεις η υποτίμηση της απόστασης που οφείλεται στην εξοικείωση μπορεί να σημαίνει ότι ένας γνωστικός χάρτης γίνεται ιδιαίτερα ανακριβής και δυσανάλογος. Η γενική τάση όμως φαίνεται να είναι η συστηματική υπερτίμηση των αποστάσεων.

Το γεγονός αυτό κατά το οποίο εμφανίζονται συστηματικά λάθη στον υπολογισμό αποστάσεων, προσέλκυσε το ενδιαφέρον των ερευνητών, με αποτέλεσμα οι Canter & Tagg (1975), σε μία μελέτη τους, να καταλήξουν ότι σε συγκεκριμένες πόλεις παρουσιάζονται συστηματικά λάθη στην εκτίμηση των αποστάσεων (δηλαδή, τάση για υπερ- ή υπο-εκτίμηση), που διαφέρουν όμως από πόλη σε πόλη και από χώρα σε χώρα. Οι διαφορές αυτές δεν έχουν ερμηνευτεί πλήρως, μολονότι θεωρείται ότι η σαφήνεια της δομής της πόλης, όπως και οι πολιτιστικές διαφορές έχουν κάποια επίδραση. Παράλληλα, οι εκτιμώμενες αποστάσεις σχετίζονται και με άλλους παράγοντες, για παράδειγμα, γνωστά μέρη μπορεί να θεωρούνται ότι βρίσκονται κοντύτερα από άγνωστα, κάτι ανάλογο μπορεί να συμβαίνει και με τα αγαπημένα μέρη κλπ. Η τελευταία παρατήρηση δημιουργεί πρόσθετα ερωτήματα στους ερευνητές, για το κατά πόσο και ποια άλλα στοιχεία περιλαμβάνονται στους γνωστικούς χάρτες (όπως η οικειότητα, η συμπάθεια).

Συμπληρωματικά, ως προς τον ιδιαίτερο ρόλο των ορόσημων και των κόμβων στη δημιουργία νοητικών αναπαραστάσεων και στον προσανατολισμό των ατόμων, ο Κοσμόπουλος (1994), υποστηρίζει πως από τη στιγμή που εύκολα μπορεί να θεωρήσει κανείς ότι το πλαίσιο αναφοράς μιας διαδρομής καθορίζεται από τα άκρα του, δηλαδή την αφετηρία και τον προορισμό, είναι λογικό να περιμένει πως ένα ελάχιστο σύνολο πρωταρχικό κόμβων ή ορόσημων που ορίζουν τα βασικά σημεία οποιουδήποτε δεδομένου συστήματος δρόμων, όχι μόνο αποτελεί το πλαίσιο αναφοράς για μία γνωστική διάταξη, αλλά επίσης προηγείται της μάθησης των δρόμων από τη σκοπιά του ατόμου και κατά τον ίδιο τρόπο ορίζουν ένα τμήμα του δρόμου.

Η ιεραρχική δόμηση των πληροφοριών καταλήγει αναγκαστικά στο να αποκτήσουν ορισμένα μέρη την ιδιότητα των πρωταρχικών κόμβων ή των σημείων αναφοράς. Αυτοί οι πρωταρχικοί κόμβοι ή σημεία αναφοράς συναρτούν τα διάφορα τμήματα του χώρου και κυριαρχούν στις χωρικές σχέσεις που σχετίζονται με αυτά. Για παράδειγμα η αναφορά σε κάποια μέρη γίνεται βάση της εγγύτητας τους προς κάποιον μείζονα πρωταρχικό κόμβο, και κατά ανάλογο τρόπο συμβαίνει με τους δρόμους και τις περιοχές (Κοσμόπουλος 1994).

Πέρα από την ιδιαίτερη σημασία των επιμέρους χαρακτηριστικών στοιχείων του περιβάλλοντος, ενδιαφέρον παρουσιάζει και η σειρά με την οποία αποθηκεύονται στη μνήμη των ανθρώπων. Η έρευνα των Garling, Book, Lindberg και Nilsson (1981), καθώς και των Evans & Pezdek (1980), τεκμηριώνουν την υπόθεση ότι πρώτα μαθαίνονται οι θέσεις των ορόσημων και μετά οι θέσεις των δρόμων, καθώς και ότι πρώτα μαθαίνονται οι δρόμοι και στη συνέχεια οι τοποθεσίες. Από τη στιγμή που το άτομο έχει μάθει τους δρόμους ή τα συστήματα των δρόμων, μπορεί να επαναφέρει στη μνήμη του μεγαλύτερη ακρίβεια τις θέσεις των ορόσημων (ανάδραση), επειδή οι δρόμοι ελαττώνουν τον αριθμό των πιθανών θέσεων που θα μπορούσε να καταλαμβάνει κάποιο δεδομένο. Αυτό συμφωνεί με τη ιδέα ότι τα ορόσημα λειτουργούν ως σημεία αναφοράς στις χωρικές αναπαραστάσεις του περιβάλλοντος (Golledge 1978, Golledge & Spector 1978, Kosmopoulos 1986).

2.5 Η Ανάλυση της Μορφολογικής Δομής του Χώρου Σύμφωνα με την Εικονική και Αφηγηματική Ακολουθία

Η μελέτη της αλληλεπίδρασης του χώρου με τον άνθρωπο, χρησιμοποιώντας την εικονική ακολουθία, διαφέρει από τη μέθοδο της χαρτογράφησης που χρησιμοποίησε ο Lynch, παρά το ότι και τα αποτελέσματα της έρευνάς του στηρίχθηκαν στις περιβαλλοντικές εικόνες. Κατά τη μέθοδο αυτή πραγματοποιείται άμεση επιτόπια ανάλυση, σύμφωνα με την οποία η περιοχή μελέτης γίνεται αντιληπτή εκ των έσω, μέσα από ένα σύνολο διαδοχικών μετακινήσεων που παράγουν στο άτομο ένα σύνολο διαδοχικών εικόνων επικεντρώνοντας στην αίσθηση της όρασης.

Ο Cullen (1961) προσέγγισε την αστική μορφολογία, μελετώντας τις συναισθηματικές και ψυχολογικές επιδράσεις των μορφών του αστικού περιβάλλοντος στο χρήστη. Θεώρησε πως η αίσθηση της όρασης δίνει τη δυνατότητα στο άτομο να δημιουργήσει μία πλήρη εικόνα της πόλης και κατέληξε στο συμπέρασμα πως το αστικό περιβάλλον παράγει συναισθηματική αντίδραση στο χρήστη, συνειδητά ή ασυνειδητά, μέσω: της οπτικής αντίληψης του χώρου (optics), την αίσθηση μέσα στο χώρο (place) και του περιεχομένου, νοήματος του χώρου (content).

Αναλυτικότερα οι παραπάνω συναισθηματικές αντιδράσεις των ατόμων παρουσιάζονται ως εξής:

Οπτική αντίληψη, κατά την οποία όλες οι μορφές του αστικού περιβάλλοντος αντιπροσωπεύουν μια αλληλουχία εικόνων (serial vision) που διαρθρώνεται από την προοπτική του χώρου. Τα άτομα που κινούνται μέσα στο αστικό περιβάλλον προς μία ορισμένη κατεύθυνση ή διαδρομή ή πορεία η οποία μελετάται, μπορεί να κατανεμηθεί σε ένα ορισμένο αριθμό ακολουθιών, ενώ κάθε μία τους συγκροτείται από μία διαδοχή πλάνων στα οποία το οπτικό πεδίο καθορίζεται με σταθερό τρόπο ή υφίσταται ελάχιστες μεταβολές. Ο άνθρωπός αντιλαμβάνονται το χώρο, μέσω της προοπτικής του χώρου, όταν ήδη βρίσκεται μέσα σε αυτόν (existing view) και μέσω της προοπτικής του χώρου κινούμενος από μέσα προς τα έξω (emerging view).

Η αίσθηση μέσα στο χώρο, αφορά την αντίδραση του ατόμου λόγω της στιγμιαίας και συγκεκριμένης θέσης του σώματος του στο χώρο. Το περιβάλλον δημιουργεί στο άτομο μία γκάμα αισθήσεων μεταξύ της αίσθησης του ασαφώς οροθετημένου χώρου (sense of exposure), και της αίσθησης του περικλειστού χώρου (sense of enclosure). Με τον τρόπο αυτό η πόλη γίνεται αντιληπτή ως μία διαδρομή ανάμεσα σε πιέσεις και κενά, μία αλληλουχία αισθήσεων μεταξύ «έκθεσης στο χώρο» και «περικλειστού χώρου».

Το περιεχόμενο, του χώρου αναφέρεται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα, φυσιογνωμία και μοναδικότητα του. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιβάλλοντος δημιουργούν στο άτομο έντονες αναπαραστάσεις, με αποτέλεσμα το αστικό περιβάλλον να προκύπτει άμεσα συνδεδεμένο με τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά του αστικού ιστού, όπως τα φυσικά και τεχνητά αντικείμενα που δομούν το περιβάλλον, η τοπογραφία και η μορφολογία της φύσης, η αρχιτεκτονική των κτιρίων.

2.6 Συμπεράσματα

Αναφορικά με τις θεωρίες έννοιες και μεθόδους που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο αυτό θα μπορούσαν να προκύψουν τα εξής παρακάτω σχόλια.

Όσον αφορά την έννοια της περιβαλλοντικής ποιότητας και τα κριτήρια των ατόμων με τα οποία αξιολογούν το αστικό περιβάλλον, υπάρχει πάντα διαφορά ανάμεσα στο επιθυμητό και τι είναι σε θέση να αποκτήσουν. Οι περιορισμοί της καθημερινής ζωής και κυρίως οι οικονομικοί παράγοντες κατευθύνουν τις επιλογές τους, για την επιλογή του αστικού τοπίου στο οποίο ζουν. Γενικά όμως, μελέτες αυτού του είδους μπορούν να δώσουν χρήσιμες πληροφορίες στους σχεδιαστές, έτσι ώστε να εξασφαλίσουν το βέλτιστο περιβάλλον κατοικίας, την επιθυμητή ισορροπία ανέσεων στους ανθρώπους, καθώς και στην πρόβλεψη της μετατόπισης της ισορροπίας αυτής με την αύξηση της ευημερίας

Η μελέτη της χωρικής συμπεριφοράς του ατόμου, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα σημαντική για την κατανόηση της διαδικασίας αντιμετώπισης του χώρου από το άτομο. Αποτελεί μία από τις βασικές παραμέτρους που εξετάζονται κατά την μελέτη της αντίληψης του αστικού χώρου από τον άνθρωπο, όπως θα γίνει εμφανές στα επόμενα κεφαλαία, εφόσον μεγάλος αριθμός φαινομένων του αστικού χώρου επηρεάζουν τη χωρική συμπεριφορά των ατόμων.

Γενικότερα για τη θεωρία και τις έννοιες που εισήγαγε ο Lynch (1960), η παρουσίαση των οποίων αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα μίας από τις υποενότητες αυτού του κεφαλαίου, δεν θα μπορούσαν να παραβλεφθούν ή να περιοριστούν σε μία συνοπτική αναφορά, διότι θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας από τους σημαντικότερους και καινοτόμους ερευνητές στον τομέα της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, όσον αφορά τη χωρική αντίληψη του ατόμου για το αστικό περιβάλλον. Τα συμπεράσματα και οι μέθοδοι που χρησιμοποίησε χρησιμοποιήθηκαν από μεταγενέστερους μελετητές. Οι μελέτες του αποτελούν σημείο αναφοράς στη βιβλιογραφία κάθε βιβλίου που πραγματεύεται την περιβαλλοντική ψυχολογία. Οι έννοιες της απεικονισμότητας και της αναγνωσιμότητας χρησιμοποιούνται έως και σήμερα για να χαρακτηρίσουν το αστικό τοπίο και τα στοιχεία που το συνιστούν, ενώ τα συμπεράσματα των ερευνών του με μία περαιτέρω επεξεργασία αποδίδουν ιδιαίτερα χρήσιμα στοιχεία για την κατανόηση της χωρικής αντίληψης των κατοίκων των σύγχρονων πόλεων.

Η άποψη των Rapoport & Kantor (1967) για την αναγκαιότητα ύπαρξης πολυπλοκότητας στο χώρο θα μπορούσε να συσχετιστεί εν μέρει με την άποψη του Lynch (1960) και την έννοια της απεικονισμότητας. Η απεικονισμότητα, όπως

προαναφέρθηκε, εκφράζει την ευκολία με την οποία ένα χωρικό στοιχείο είναι σε θέση να δημιουργήσει έντονη εικόνα σε κάθε ένα χρήστη του χώρου. Παράλληλα η ύπαρξη ποικίλων μορφών στο χώρο κατάλληλα διαταγμένες είναι ικανές να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των ατόμων. Η προσέλκυση του ενδιαφέροντος και τα ερεθίσματα που υπεισέρχονται κατά την αντιληπτική διαδικασία, είναι σε θέση να δημιουργήσουν ισχυρές εικόνες των χωρικών αυτών στοιχείων στην μνήμη των ατόμων και κατά συνέπεια να χαρακτηριστούν από υψηλό βαθμό απεικονισμότητας.

Σχετικά με συμβολή των χωρικών στοιχείων στη δημιουργία χωρικών παραστάσεων στο ανθρώπινο μυαλό, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αναμενόμενο το πλήθος των μελετών κατά τις οποίες εξετάστηκε ο τρόπος και η σειρά με τον οποίο αποτυπώνονται τα στοιχεία αυτά στο μυαλό των ανθρώπων, από διαφορετικές σκοπιές. Καμία από τις θεωρίες και μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν δεν θα μπορούσε να απορριφθεί, διότι κάθε μία παρουσιάζει την αντίληψη των ατόμων για το χώρο από διαφορετική πλευρά (ανάλογα με τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε), δίνοντας με τον τρόπο αυτό μία πληρέστερη εικόνα της διαδικασίας κατά την οποία το ανθρώπινο μυαλό εστιάζει στα χωρικά στοιχεία. Πρόσθετα θα μπορούσε να γίνει μία κατηγοριοποίηση των θεωριών και μεθόδων που εφάρμοσαν οι μελετητές κατά τις έρευνες που πραγματοποίησαν, με βάση τα τελικά τους συμπεράσματα, δηλαδή σύμφωνα με το εκάστοτε χωρικό στοιχείο (διαδρομές, περιοχές, κόμβοι, ορόσημα και όρια) το οποίο θεωρήθηκε σε κάθε περίπτωση ότι αποτελεί το σημείο εστίασης της ανθρώπινης αντίληψης.

Η θεωρία του Cullen (1961), συνιστά σε μία περισσότερο ολοκληρωμένη προσέγγιση, για την κατανόηση της αντίληψης των ατόμων για το περιβάλλον, συνδυάζοντας την με τις θεωρίες, έννοιες και μεθόδους που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες υποενότητες αυτού του κεφαλαίου. Θα μπορούσε να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο για την μελέτη του τρόπου με τον οποίο το άτομο αντιλαμβάνεται το αστικό ή μη τοπίο, βρισκόμενο μέσα σε αυτό (αποτελεί δηλαδή τμήμα του) ενώ παράλληλα εξετάζεται η συμβολή της όρασης, της σημαντικότερης ίσως αίσθησης για τη δημιουργία περιβαλλοντικών εικόνων και κατανόησης του χώρου. Η έννοια του *περιεχομένου* του χώρου, που εισήγαγε, το οποίο χαρακτηρίζεται ως μία εκ' των τριών συναισθηματικών αντιδράσεων που προκαλεί το περιβάλλον στο άτομο θα μπορούσε να παραλληλιστεί με τη θεωρία του Lynch (1960) κατά την οποία με την

έννοια της *απεικονησιμότητας* χαρακτήρισε τη δυνατότητα των στοιχείων του χώρου να δημιουργούν έντονες εικόνες στους χρήστες.

Συνεπώς και η θεωρία αυτή, όπως και άλλες που παρουσιάστηκαν νωρίτερα, έχει κοινά στοιχεία με τις υπόλοιπες. Με μία περαιτέρω συνδυασμένη εφαρμογή και μελέτη των διαφορετικών στοιχείων που έχουν να δώσουν η κάθε μία, θα μπορούσαν να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα για το σχεδιασμό του χώρου.

3 Θεωρίες για την Αλληλεπίδραση του Ανθρώπου με το Αστικό Περιβάλλον

Ο αστικός χώρος προκύπτει ως συνισταμένη του μεγάλου αριθμού και ποικιλίας, χαρακτηριστικών, λειτουργιών, ανθρώπων με διαφορετικούς χαρακτήρες και αντιδράσεις, καθώς ακόμη και σε σχεδιαστικό επίπεδο, κτιριακό και μη. Το γεγονός αυτό είναι που έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον των ερευνητών να ασχοληθούν και να διατυπώσουν θεωρίες οι οποίες αφορούν τον τρόπο με τον οποίο τα διάφορα ερεθίσματα που αναπτύσσονται στο αστικό περιβάλλον επιδρούν στη ψυχολογική διάθεση και συμπεριφορά των κατοίκων των πόλεων. Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται, μερικές από τις σημαντικότερες θεωρίες που έχουν διατυπωθεί όσον αφορά τις επιπτώσεις στη συμπεριφορά και διάθεση των ατόμων, οι οποίες είναι αποτέλεσμα των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών στοιχείων (δραστηριότητες, χωρικές, κοινωνικές και ψυχολογικές καταστάσεις) που αναπτύσσονται και χαρακτηρίζουν τον αστικό χώρο, κατά την αλληλεπίδραση του περιβάλλοντος με το ανθρώπινο παράγοντα.

3.1 Ψυχική Υπερφόρτωση (Psychic overload)¹

Μία από τις πιο ντετερμινιστικές διατυπώσεις είναι η θεωρία ψυχικής υπερφόρτωσης. Ο Milgram (1970) υπέθεσε ότι το αστικό περιβάλλον λόγω του γεγονότος ότι αποτελείται κυρίως από πυκνοκατοικημένες περιοχές, μέσα στις οποίες πραγματοποιείται μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων, περιλαμβάνει πλήθος ερεθισμάτων (οπτικών, ακουστικών, κ.α.) τα οποία είναι πολύ περισσότερα από αυτά που μπορεί να αντιμετωπίσει η αντιληπτική ικανότητα του ανθρώπου. Εξαιτίας της επαφής του κάθε ατόμου με πλήθος άλλων ατόμων και των χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής (π.χ. θόρυβος, μόλυνση, κτίρια, πληροφόρηση) ο μεγάλος αριθμός

¹ Η ψυχολογική κατάσταση κατά την οποία τα ερεθίσματα από το περιβάλλον, υπερβαίνουν την ικανότητα του ατόμου να επεξεργαστεί τις νέες πληροφορίες, με αποτέλεσμα να αγνοεί ορισμένες από αυτές.

ερεθισμάτων που διεκδικούν την προσοχή, την αξιολόγηση και την ανταπόκριση του ατόμου, επιβαρύνουν της περιορισμένη «δυναμικότητα καναλιού» του ανθρώπινου εγκεφάλου.

Για να αντιμετωπίσει το άτομο την κατάσταση κατά την οποία δεν είναι σε θέση να διαχειριστεί τον μεγάλο αριθμό των ερεθισμάτων που προέρχονται από το περιβάλλον του, υιοθετεί ορισμένες στρατηγικές προκειμένου να μειώσει τα ερεθίσματα προς το όσο το δυνατό πλησιέστερο επίπεδο προς την αντιληπτική του ικανότητα.

Οι στρατηγικές που αναπτύσσει το άτομο, μπορεί να περιλαμβάνουν μία σειρά συμπεριφορών προσαρμογής προκειμένου να εξαλείψει εκείνα τα εισαγόμενα στοιχεία που δεν είναι τόσο επιθυμητά, καθώς και το ψυχικό στρες που δημιουργείται από την ένταση των προσπαθειών αυτών ή από ερεθίσματα που διέφυγαν λόγω ελλιπούς προσαρμογής όπως, την ύπαρξη προτεραιοτήτων κατά την αποδοχή των ερεθισμάτων έτσι ώστε η προσοχή το ατόμου να εστιάζεται μόνο σε σοβαρά για αυτό ερεθίσματα (γεγονός το οποίο είναι δυνατόν να οδηγήσει σε αδιαφορία για κάθε άλλου είδους ερέθισμα), τη δημιουργία διαπροσωπικών τειχών (π.χ., το άτομο να μην μπορεί να ενταχθεί στον κοινωνικό σύνολο, βίαιη συμπεριφορά), να δημιουργεί ιδιαίτερη προσωπικότητα για να αφομοιώσει τα ερεθίσματα και μετατοπίζοντας το βάρος σε άλλα θέματα (π.χ., απαίτηση ακριβής αλλαγή στα λεωφορεία). Σε κοινωνικό επίπεδο, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα υψηλά ποσοστά παθολογίας, ενώ σε ατομικό επίπεδο δημιουργείται, στα πλαίσια της συγκεκριμένης νοοτροπίας, ένας τρόπος ζωής που βοηθάει το άτομο να απομονώνεται από τα ανεπιθύμητα εισαγωγικά στοιχεία.

Στην περίπτωση όπου το άτομο δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει με επιτυχία το μεγάλο αριθμό ερεθισμάτων, υπόκειται στη συνεχή αποδοχή μεγάλου φορτίου ερεθισμάτων και είναι πολύ πιθανό να υφίσταται σοβαρή φυσική ή ψυχολογική καταστροφή. Ακόμη και η επιτυχής αντιμετώπιση της πληθώρας ερεθισμάτων, μπορεί να οδηγήσει στη κόπωση, εξάντληση ή ακόμη και ασθένεια του ατόμου.

3.2 Περιβαλλοντική Πίεση

Διάφοροι ερευνητές (για παράδειγμα, Glass & Singer 1972) έχουν εφαρμόσει το περιβαλλοντικό στρες με τρόπο προσεγγιστικό έτσι ώστε να μπορέσουν να κατανοήσουν και να προβλέψουν τις αντιδράσεις των ατόμων στον αστικό χώρο και τρόπο ζωής. Σε γενικές γραμμές αυτή η προσέγγιση εξετάζει την ύπαρξη ιδιαίτερα αρνητικών ερεθισμάτων (όπως ο θόρυβος, η συσσώρευση πλήθους) ως κριτική πάνω στα αρνητικά αποτελέσματα της ζωής στην πόλη, σε αντιδιαστολή με την υπόθεση ότι τα τόσο πολλά ερεθίσματα αυτά καθαυτά αποτελούν το στοιχείο κριτικής.

Τα αρνητικά στοιχεία της ζωής στην πόλη μπορούν να γίνουν αισθητά ως απειλητικά στοιχεία και μπορεί να προκαλέσουν αντιδράσεις στρες, οι οποίες έχουν συναισθηματικά, ψυχολογικά και ότι έχει να κάνει με τη συμπεριφορά συστατικά στοιχεία. Οι αντιδράσεις στρες, οδηγούν σε μία ποικιλία στρατηγικών αντιμετώπισης, οι οποίες μπορούν να είναι είτε εποικοδομητικές (χρησιμοποιώντας λογικά μέσα έτσι ώστε να ελεγχθεί το στρες) είτε καταστρεπτικές (προκαλώντας επιθετικότητα). Εάν η αντιμετώπιση είναι επιτυχής στην εξάλειψη της απειλής, η προσαρμογή εμφανίζεται, και οι μακροπρόθεσμες συνέπειες του άγχους αποτρέπονται. Εάν η αντιμετώπιση είναι ανεπιτυχής, μακροπρόθεσμα κόστη που αφορούν την υγεία του ατόμου είναι πιθανό να επακολουθήσουν.

3.3 Χώρος δράσης

Η έννοια του χώρου δράσης αναφέρεται σε μία συλλογή θέσεων για τις οποίες το άτομο έχει πληροφορίες και κάποια υποκειμενική χρησιμότητα ή προτίμηση (Reynolds & Horton 1971). Όλοι οι άνθρωποι υπάρχουν σε ένα προσωποποιημένο κόσμο, που εκφράζεται από το ατομικοποιημένο χώρο μέσα στον οποίο ζούνε, κινούνται και γενικότερα ξοδεύουν τον καθημερινό τους χρόνο. Ο χώρος αυτός χαρακτηρίζεται ως χώρος δράσης. Συνεπώς ο χώρος δράσης είναι σχετικός και μεταβαλλόμενος, για κάθε άτομο, αλλά επηρεάζει τις μελλοντικές του αποφάσεις.

Η βάση της δημιουργίας του χώρου δράσης είναι οι αξίες που έχουν τα άτομα. Οι αξίες αυτές δημιουργούν ανάγκες, που εκδηλώνονται σε κάποιο συγκεκριμένο χώρο

και χρόνο και εξαρτώνται από τις αξίες που έχει δεδομένες το κάθε άτομο. Με τη σειρά τους οι αξίες αυτές επηρεάζουν τη χρησιμότητα της κάθε θέσης, οδηγώντας στο γεγονός ότι η χρησιμότητα της θέσης είναι αυτή που καθορίζει το χώρο δράσης. Όμως οι αξίες και σε επέκταση και οι ανάγκες μας, που είναι οι ίδιες, εξαρτώνται από πλήθος μεταβλητών και μη παραγόντων, μεταβάλλονται σύμφωνα με το χρόνο και διαφοροποιούνται στο χώρο.

3.4 Εδαφικότητα (Territoriality)²

Η θεωρία της εδαφικότητας αποτελεί το υπόβαθρο της αναφοράς που κάνει ο Hall (1966) στις πόλεις καθώς και των ερευνών για τον «προσωπικό χώρο», όπως αυτές του Sommer (1969) και Evans & Howard (1973).

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο η θεωρία αυτή υποστηρίζει πως οι άνθρωποι νιώθουν την ανάγκη να έχουν κάποιο προσωπικό έδαφος και συνεπώς οποιαδήποτε καταπάτηση αυτού ή παρεμπόδιση των χωρικών τους «αναγκών», προκαλεί άγχος. Τα αποτελέσματα της κατάστασης αυτής γίνονται εμφανή στον αστικό χώρο και ιδιαίτερα στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, λόγω της μεγαλύτερης συχνότητας επιθέσεων από τους εξωτερικούς περιβαλλοντικούς παράγοντες και της υποκειμενικής αίσθησης τους ατόμου ότι μοιράζεται το έδαφος του με άλλους. Η κατάσταση αυτή εντείνεται και από το γεγονός ότι είναι πολύ μεγάλος ο αριθμός των πληθυσμιακών ομάδων που επιθυμούν και προσπαθούν να γίνουν χρήστες του χώρου στις πυκνοκατοικημένες περιοχές. Με τον τρόπο αυτό η κατάσταση κατά την οποία το άτομο προσπαθώντας να αντεπεξέλθει στις ανάγκες του, ενώ παράλληλα έρχεται σε αντίθεση ή να προσπαθεί να αποφύγει την αντιπαράθεση με τα υπόλοιπα άτομα, προκαλεί στρες το οποίο συνεπάγεται ένα σύμπλεγμα επιθετικότητας, παραίτησης και ψυχικών διαταραχών. Οι συμπεριφορές των ατόμων, οι αντιδράσεις, αλλά και η ανάγκη επίλυσης αυτών των συχνά αντιμαχόμενων απαιτήσεων οδηγεί στη δημιουργία ιεραρχίας ισχύος, χωρικών ορίων ελέγχου και άμυνας από τη μεριά των

² Ένα σύνολο συμπεριφορών και γνώσεων που ένας οργανισμός ή ομάδα επιδεικνύει, βασισμένο στην αντιλαμβανόμενη κατοχή του φυσικού χώρου.

διαφόρων ομάδων ως προς ορισμένες συννοικίες των πόλεων (για παράδειγμα, μειονότητες, παιδιά, υπερήλικες, χώροι στάθμευσης, σχετικές αστυνομικές διατάξεις).

Σε μία έρευνα που πραγματοποίησε ο Appleyard (1967), η οποία αφορούσε τη βιωσιμότητα των οδών, κατέληξε σε ανάλογα συμπεράσματα, σύμφωνα με τα οποία τα προβλήματα κοινωνικοποίησης και ανάπτυξης διαπροσωπικών σχέσεων μεταξύ των κατοίκων περιοχών, από όπου διέρχονταν πολυσύχναστοι οδοί, οφειλόταν στην μείωση του προσωπικού χώρου τους.

Αναλυτικότερα, στη μελέτη αυτή ο Appleyard σύγκρινε τρεις οδούς της αμερικανικής πόλης Σαν Φρανσίσκο, οι οποίοι διέρχονταν από κατοικημένες περιοχές, είχαν την ίδια έκταση και διαφορετικά επίπεδα κυκλοφορίας οχημάτων. Τις κατηγοριοποίησε σε τρεις τάξεις, όσες δηλαδή ήταν και υπό μελέτη οδοί. Χαρακτήρισε ως «ελαφριά» κατηγορία οδού αυτή από όπου τα οχήματα που διέρχονταν ανά ημέρα ανερχόταν στα 2.000, «μέση οδό» αυτή από όπου τα οχήματα που διέρχονταν ανά ημέρα ανερχόταν στα 8.000 και ως «βαριά οδό» αυτή από όπου τα οχήματα που διέρχονταν ανά ημέρα ανερχόταν στα 16.000 οχήματα. Η έρευνά του έδειξε ότι οι κάτοικοι που έμεναν επί της οδού η οποία χαρακτηρίστηκε ως «ελαφριά» είχαν τρεις περισσότερους φίλους και διπλάσιους γνωστούς απ' ό,τι οι άνθρωποι που κατοικούσαν επί της βαριάς οδού.

Αναλύοντας τα παραπάνω αποτελέσματα, ο Appleyard κατέληξε στο συμπέρασμα πως, καθώς ο όγκος κυκλοφορίας αυξάνεται, οι άνθρωποι που κινούνται στο συγκεκριμένο χώρο θεώρησαν πως το προσωπικό τους έδαφος ελαττώνεται. Οδηγήθηκε σε αυτό το συμπέρασμα θεωρώντας ότι αυτά τα αποτελέσματα συσχετιζόνταν μεταξύ τους, δείχνοντας ότι οι κάτοικοι που κατοικούσαν στη «βαριά» οδό είχαν τους λιγότερους φίλους και γνωστούς, ακριβώς επειδή υπήρξε λιγότερο εγγώριο έδαφος (χώρος ανταλλαγής) στο οποίο θα μπορούσαν να αναπτύξουν κοινωνικές σχέσεις.

Τη μεγαλύτερη συνοχή ως κοινότητα την εμφάνισε όπως ήταν αναμενόμενο η «ελαφριά οδός». Παράλληλα η εικόνα της περιοχής μελέτης, όσον αφορά τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά είχε πλήρη συνοχή, έτσι ώστε κανένα τμήμα της δεν μπορούσε να θεωρηθεί εκτός των ορίων της. Ο χώρος του πεζοδρομίου

χρησιμοποιούνταν από τους κατοίκους της περιοχής, ως χώρος κοινωνικής συνεύρεσης, όπου είχαν τη δυνατότητα να σταθούν και να κουβεντιάσουν, καθώς και για τα άτομα μικρότερης ηλικίας να λειτουργεί ως ασφαλής χώρος παιχνιδιού (ακόμη και το οδόστρωμα).

Αντίθετα, στη «βαριά οδό» οι δραστηριότητες του πραγματοποιούνταν στο πεζοδρόμιο από τους κατοίκους της περιοχής, ήταν πολύ λίγες έως ανύπαρκτες, ενώ η λειτουργία του περιορίστηκε μόνο στο να χρησιμοποιείται απλά ως διάδρομος μεταξύ των κατοικιών και του εξωτερικού κόσμου. Οι κάτοικοι δεν ανέπτυσαν εύκολα κοινωνικές σχέσεις μεταξύ τους, ήταν απομονωμένοι, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η αίσθηση συνοχής και κοινότητας στη συγκεκριμένη περιοχή. Επίσης ένα ακόμη στοιχείο της έρευνας το οποίο θεωρήθηκε ενδιαφέρον ήταν η εντυπωσιακή διαφορά στις αντιλήψεις και τις εμπειρίες των παιδιών και των ηλικιωμένων στις δύο οδούς.

3.5 Επιρροή στην Αντίληψη Ελέγχου (Behavior Constraint)³

Η θεωρία αυτή υποστηρίζει ότι οι κάτοικοι των πόλεων υφίσταται περιορισμούς στη συμπεριφορά (όπως αυτούς που προέρχονται από το φόβο του εγκλήματος, ή να παραμείνουν για πολλή ώρα εγκλωβισμένοι σε κυκλοφοριακή συσσώρευση) τους οποίους γενικότερα δε υφίστανται οι κάτοικοι των αγροτικών περιοχών. Τέτοιοι περιορισμοί συχνά καθορίζουν την επιτυχή ή μη ένταξη των ατόμων στο χώρο (Stokols 1978).

Τα άτομα που βρίσκονται σε ένα περιβάλλον τέτοιου είδους, εκδηλώνουν μία αρνητική συναισθηματική κατάσταση κατά την οποία πραγματοποιούν μεγάλες προσπάθειες έτσι ώστε να επαναπροσδιορίσουν την ελευθερία τους. Συνήθως, η πολύχρονη προσπάθεια προσαρμογής δεν φέρει θετικά αποτελέσματα. Εάν οι προσπάθειες του ατόμου για τον επαναπροσδιορισμό του ελέγχου είναι επανειλημμένα ανεπιτυχείς, ή εάν περιβάλλεται από γεγονότα που έχουν ως αποτέλεσμα να φέρουν το άτομο σε δύσκολή θέση, το πιθανότερο είναι να μην

³ Ένα μοντέλο το οποίο δίνει έμφαση στον τρόπο με το οποίο το περιβάλλον (π.χ. αστικός τρόπος ζωής, ατομικοί περιορισμοί) μπορεί να οριοθετήσει ή να παρέμβει με δραστηριότητες, οδηγώντας στην απώλεια του αντιλαμβανόμενου ελέγχου.

επιτύχει να αποκτήσει τον έλεγχο του αστικού περιβάλλοντος στο οποίο βρίσκεται, ακόμα και όταν αυτό είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί.

Ένας τρόπος αντιμετώπισης της κατάστασης αυτής, ίσως να είναι η παύση των προσπαθειών του ατόμου να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς και φόβους που προέρχονται από το περιβάλλον, έτσι ώστε παραμένοντας απαθής απέναντι τους, θα αποφύγει τα συναισθήματα αποτυχίας ή κόπωσης που θα ακολουθήσουν τις προσπάθειες ένταξης του.

3.6 Επίπεδο Προσαρμογής (Adaptation Level)⁴

Η θεωρία των επιπέδων προσαρμογής υποστηρίζει πως το πλήθος ερεθισμάτων που παρατηρείται σε κάθε αστικό χώρο, δεν αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των αστικών περιοχών. Παράλληλα υποστηρίζει πως ανάμεσα στο πλήθος διαφορετικών τοπίων που συνθέτουν τον αστικό χώρο, υπάρχει το κατάλληλο αστικό τοπίο το οποίο είναι ικανό να αντεπεξέλθει στις ανάγκες και ικανότητες του χρήστη.

Τα αποτελέσματα που προέρχονται από τη πληθώρα ερεθισμάτων ποικίλουν ανάλογα τα άτομα σύμφωνα με τις προηγούμενες εμπειρίες τους και τις προσωπικότητές τους. Για ορισμένους ανθρώπους η πόλη μπορεί να προσφέρει ένα βέλτιστο επίπεδο παροχής ερεθισμάτων. Η πόλη διαθέτει σε μεγάλο βαθμό ποικιλομορφία (ήσυχα πάρκα, πολυσύχναστες οδούς) όπου κάπου μέσα στις περιοχές που βρίσκονται γύρω από την πόλη θα μπορούσε αναπτυχθεί ένα βέλτιστο επίπεδο πρόκλησης ερεθισμάτων για τον καθένα. Εκείνοι που δεν είναι εξοικειωμένοι με την πόλη θεωρούν συχνά πως, είναι θορυβώδης, υπάρχει πληθυσμιακή συσσώρευση, ή σε γενικές γραμμές δεν διαθέτει ευχάριστο και άνετο περιβάλλον, αλλά μετά την προσαρμογή τους σε αυτή ανέχονται ή ακόμη και προτιμούν περισσότερο σύνθετα ερεθίσματα.

⁴ Ένα ιδανικό επίπεδο ερεθισμάτων που οδηγεί σε μέγιστη απόδοση ή ικανοποίηση.

3.7 Κοινωνιο-ψυχολογική Θεώρηση

Η πληθυσμιακή συσσώρευση στα αστικά κέντρα, προκάλεσε το ενδιαφέρον των ερευνητών, όσων αφορά τις επιπτώσεις που έχει το συγκεκριμένο γεγονός στις αντιδράσεις των ανθρώπων, οι οποίες προέρχονται ως συνισταμένη της μεταβολής, της οικιστικής και κοινωνικής κατάστασης, καθώς και των χαρακτηριστικών των ανθρώπων και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στη συγκεκριμένη περιοχή. Οι ερευνητές δεν μελέτησαν με τον ίδιο τρόπο όλα τα παραπάνω στοιχεία. Υπήρξαν διαφορετικές απόψεις για το κατά πόσο επιδρά η πληθυσμιακή συσσώρευση στο κάθε στοιχείο, και αυτό με τη σειρά του επηρεάζει τις αντιδράσεις των ατόμων, και ανάλογα εστίασαν το ενδιαφέρον τους.

Ο Mitchell (1971), σε μία μελέτη του η οποία αφορούσε, τις συνιστάμενες επιπτώσεις της πληθυσμιακής συσσώρευσης στα αστικά κέντρα, στο οικιστικό και κοινωνικό περιβάλλον, οδηγήθηκε στο συμπέρασμα πως συγκεκριμένοι συνδυασμοί οικιστικών χαρακτηριστικών και κοινωνικής σύνθεσης μπορεί να επιφέρουν δυσάρεστα αποτελέσματα στους κατοίκους των εν λόγω περιοχών. Ένα παράδειγμα αυτής της κατάστασης αποτελούν τα κτιριακά σύνολα όπου ο αριθμός των ενοίκων είναι πολύ μεγάλος, είναι άγνωστοι μεταξύ τους και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση άγχους και ανασφάλειας στους κατοίκους των κτιρίων αυτών.

Παράλληλα ο Stokols (1976, 1972) υποστηρίζει, πως οι επιπτώσεις της πληθυσμιακής συσσώρευσης στις αντιδράσεις των ανθρώπων, δεν πρέπει να περιορίζονται αποκλειστικά στην οικιστική πυκνότητα, αλλά παράλληλα να ερευνούνται και τα επιμέρους χαρακτηριστικά του χώρου, των ανθρώπων και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο εν λόγω περιβάλλον. Τα παραπάνω στοιχεία έχουν την ικανότητα να προκαλούν στα άτομα την αίσθηση ότι ο χώρος είναι υπερπλήρης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αρνητικά συναισθήματα στα άτομα, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις παρατηρούνται για συγκεκριμένες περιοχές του αστικού χώρου, συγκεκριμένες αντιδράσεις στη συγκεκριμένη πυκνότητα ατόμων.

3.8 Ένταξη της Συμπεριφοράς στο Χώρο (behavior setting)⁵

Ο Barker (1968, 1979, 1987, 1990) τόνισε τη σημασία της ένταξης της συμπεριφοράς του ατόμου, στο περιβάλλον στο οποίο ζει, ως ένα σημείο αλληλεπίδρασης μεταξύ πλήθους διαφορετικών ανθρώπων, της ψυχολογικής τους τοποθέτησης και των πάγιων προτύπων συμπεριφοράς.

Σύμφωνα με τη θεωρία του Barker, η προσέγγιση της ένταξης της συμπεριφοράς στο περιβάλλον δέχεται μία οπτική αντίληψη, της αλληλεπίδρασης των ανθρώπων και του περιβάλλοντος. Ολοένα και περισσότερο οι ερευνητές αντιμετωπίζουν την πόλη ως χώρο ή μία σειρά από χώρους. Οι χώροι αντιπροσωπεύουν τη σύνδεση μεταξύ του περιβάλλοντος και της εμπειρίας – ένα σύνθετο αμάλγαμα αναμνήσεων, συναισθημάτων και περισσότερο κατευθυνόμενων γεγονότων. Αυτή η ποικιλομορφία αποσαφηνίζεται πλησιάζοντας περισσότερο σε κατανοητές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ανθρώπων και του περιγύρου τους.

Πιο συγκεκριμένα η θεώρηση του Barker ενίσχυσε τη θεωρία απασχολούμενων (staffing theory),⁶ κατά την οποία ο βαθμός επιτυχίας (συμπεριφοράς, επίδοσης, πραγματοποίησης μιας δραστηριότητας) και η ευχαρίστηση, βρίσκονται σε ένα τμήμα μίας κατάστασης κλιμάκωσης, κατά την οποία το περιβάλλον συμπεριφοράς, ανάλογα περιέχει πολλούς ή λίγους ανθρώπους, (Wicker, McGrath, and Armstrong, 1972). Υπερβολικός αριθμός απασχολούμενων (overstaffing)⁷ παρατηρείται όταν ο αριθμός των συμμετεχόντων ενισχύει την ικανότητα του συστήματος. Παρατηρώντας τις πόλεις συμπεραίνουμε πως αποτελούν ένα περιβάλλον με υψηλό αριθμό συμμετεχόντων.

⁵ Η βασική μονάδα της σχέσης περιβάλλοντος – συμπεριφοράς. Στη θεωρία του Barker για την οικολογική ψυχολογία, αποτελεί μία ξεχωριστή οντότητα η οποία περιλαμβάνει την τοποθεσία ενός μεγάλου όγκου συμπεριφορών.

⁶ Στην θεωρία της οικολογικής ψυχολογίας του Barker η ιδέα ότι η αποδοτικότητα και η ικανοποίηση είναι εν μέρει μια συνάρτηση του βαθμού στον οποίο η ένταξη της συμπεριφοράς στο χώρο έχει πάρα πολλούς ή πάρα πολύ λίγους συμμετέχοντες.

⁷ Στην οικολογική ψυχολογία η κατάσταση του να έχουμε υπερβολικά πολλούς συμμετέχοντες, όπου ο αριθμός των «συμμετεχόντων» υπερβαίνει τη χωρητικότητα του συστήματος.

Αναφορικά με την θεωρία απασχολούμενων, οι κάτοικοι των πόλεων ανταποκρίνονται σε πλήθος καταστάσεων, χρησιμοποιώντας εμπειρικά συναισθήματα ανταγωνισμού και περιθωριοποίησης, θέτοντας προτεραιότητες για συνεργασία και προσπαθώντας να κρατήσουν μακριά τους ανθρώπους από τις ζωές τους. Εάν η ύπαρξη μεγάλου αριθμού συμμετεχόντων είναι χρόνια, αυτές οι συμπεριφορές μπορεί να χαρακτηρίζουν την καθημερινή ύπαρξη. Ωστόσο δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι οι πόλεις προσφέρουν μεγάλη ποικιλία περιβαλλόντων συμπεριφοράς και αναρίθμητα περιβάλλοντα συμπεριφοράς συνολικά, τα οποία μπορεί να έχουν θετικές επιπτώσεις.

3.9 Συμπεράσματα

Γενικά όσον αφορά τις θεωρίες και έννοιες που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο αυτό και εκφράζουν τις κοινωνικές, ψυχολογικές, αντιληπτικές και σωματικές καταστάσεις που αναπτύσσονται στα άτομα κατά την αλληλεπίδραση τους με το αστικό περιβάλλον θεωρούνται απαραίτητες για την πληρέστερη κατανόηση και μελέτη της συμπεριφοράς των κατοίκων των πόλεων.

Εξετάζουν η κάθε μία από διαφορετική σκοπιά τις καταστάσεις αυτές που εμφανίζονται στον αστικό χώρο, είτε (όπως παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο) έχουν αρνητικές ή θετικές επιπτώσεις ή απλά περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα συμπεριφέρονται στο αστικό περιβάλλον. Η κάθε μία συμβάλλει θετικά στην δημιουργία μίας περισσότερο ολοκληρωμένης εικόνας του αστικού χώρου, επικεντρώνοντας στο βασικό συστατικό του, που είναι ο άνθρωπος.

Η παράθεση θεωριών που ερμηνεύουν την αλληλεπίδραση του αστικού περιβάλλοντος με το άτομο, με τη μελέτη και άλλων φαινομένων (κοινωνικών, πληθυσμιακών) που αναπτύσσονται στον αστικό χώρο, πέρα των ψυχολογικών, θα μπορούσε να θεωρηθεί σημαντική για την καλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων του αστικού περιβάλλοντος στη συμπεριφορά και διάθεση των ατόμων, που παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

4 Επιπτώσεις της Αλληλεπίδρασης του Ανθρώπου με το Αστικό Περιβάλλον

Το αστικό περιβάλλον αποτελεί πεδίο συζητήσεων και ερευνών, όσον αφορά τα στοιχεία που το συνθέτουν, τον τρόπο και τα αποτελέσματα της αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, αλλά κυρίως με τον άνθρωπο. Το πλήθος των ερεθισμάτων που συναντώνται στις πόλεις είναι αρκετά μεγάλο, τόσο ώστε να επηρεάζουν καταλυτικά τη συμπεριφορά και διάθεση των κατοίκων των πόλεων, έτσι ώστε να δημιουργούνται στερεότυπα συμπεριφορών και ψυχολογικών καταστάσεων τα οποία απαντώνται σχεδόν σε κάθε αστικό χώρο.

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν μερικές από τις συνήθεις καταστάσεις που προκαλούνται (αρνητικές και θετικές), κατά την αλληλεπίδραση των προαναφερθέντων ερεθισμάτων του αστικού χώρου με τους κατοίκους των πόλεων, καθώς και των αιτιών που τις προκαλούν, μέσα από τις έρευνες και τα αποτελέσματα, επιστημόνων που ασχολήθηκαν με το εν λόγω θέμα.

Η έρευνα για τα αποτελέσματα της αστικής ζωής, έχει στηριχθεί σε δύο μεθοδολογικές προσεγγίσεις. Στη μονό-μεταβλητή προσέγγιση, κατά την οποία οι ερευνητές προσπαθούν να συνθέσουν μια εικόνα της αστικής ζωής, από μελέτες που αφορούν τις επιπτώσεις στη συμπεριφορά των κατοίκων διαφόρων παραγόντων άγχους και πιέσεων (όπως ο θόρυβος, η πληθυσμιακή συσσώρευση) που αναπτύσσονται στο αστικό περιβάλλον. Οι μελέτες αυτού του είδους πραγματοποιούνται συνήθως σε πραγματικό περιβάλλον, όπου ο παράγοντας άγχους που μελετάται ποικίλλει, δίχως αυτό να είναι σχεδιασμένο από τον ερευνητή. Αυτή η μέθοδος επιτρέπει την προσέγγιση του αίτιου και του αποτελέσματος μεταξύ ενός πιθανού αστικού παράγοντα άγχους και μιας συμπεριφοράς, παρά το ότι η προγραμματισμένη μελέτη των ατόμων στις συνθήκες έρευνας, μπορεί να επιφέρει προβλήματα στα αποτελέσματα.

Παρά το ότι με τη μονό-μεταβλητή προσέγγιση, οι ερευνητές αποκτούν μία εικόνα της αστικής ζωής, η οποία προκύπτει από το σύνολο ξεχωριστών αποτελεσμάτων, που προέρχονται από τους ποικίλους περιβαλλοντικούς παράγοντες της ανθρώπινης συμπεριφοράς και διάθεσης, δεν δίνει τη δυνατότητα να ερευνηθεί η πόλη ως χώρος – αποτέλεσμα ενός πλήθους ιδιαίτερων στοιχείων.

Συνεπώς, για να επιτευχθεί μία περισσότερο ρεαλιστική προσέγγιση του αστικού χώρου και των επιπτώσεων που έχει στα άτομα, οι ερευνητές ασχολήθηκαν με τη συλλογική επίδραση των αστικών παραγόντων συμπεριφοράς και ψυχολογικής κατάστασης, στα άτομα. Οι έρευνες αυτές είχαν ως αντικείμενο τη σύγκριση του αστικού χώρου (που περιέχει μια πλήρη αλληλουχία αστικών παραγόντων άγχους) με μη αστικοποιημένες περιοχές, επικεντρώνοντας στην μελέτη και την ανάλυση διαφόρων εξαρτώμενων μεταβλητών.

4.1 Αρνητικές Επιπτώσεις

4.1.1 Πληθυσμιακή Συσσώρευση

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά των πόλεων και ιδιαίτερα του κέντρου τους, είναι η πληθυσμιακή συσσώρευση. Οι πόλεις (ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες) έχουν μετατραπεί σε πόλους έλξης πληθυσμών, από τη χώρα στην οποία ανήκουν, αλλά και άλλων κρατών. Το γεγονός αυτό το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την απότομη αύξηση του πληθυσμού των αστικών περιοχών, τη δημιουργία μητροπολιτικών κέντρων και τον υπερκορεσμό των πόλεων όσον αφορά τους κατοίκους, επηρεάζει τη συμπεριφορά και ψυχολογική κατάσταση των κατοίκων των πόλεων, κυρίως λόγω της μείωσης του προσωπικού χώρου τους, με όποια μορφή και αν πραγματοποιείται αυτή.

Στα προηγούμενα κεφάλαια παρουσιάστηκε η θεωρία της εδαφικότητας και του προσωπικού χώρου, όπως εκφράστηκαν από τους Hall (1966) και Sommer (1969), αντίστοιχα. Οι θεωρίες αυτές ερμηνεύουν τα αποτελέσματα της πληθυσμιακής συσσώρευσης στις πόλεις, καθώς αναφέρονται στα ζητήματα εκείνα που αφορούν, την αντίληψη του ατόμου για το χώρο στον οποίο βρίσκεται και το απαιτούμενο χωρικό διάστημα το οποίο χρειάζεται, για μην αισθανθεί ότι παραβιάζεται η

ιδιωτικότητα του από το περιβάλλον και βρεθεί σε κατάσταση άγχους, πίεσης και άλλων συμπτωμάτων περιβαλλοντικής πίεσης. Η αύξηση του πληθυσμού επηρεάζει αρνητικά την έκταση του προσωπικού χώρου που αντιστοιχεί σε κάθε άτομο, με αποτέλεσμα να προκαλεί άγχος, σύγχυση και αποξένωση.

Σύμφωνα με τον Altman (1975) η πληθυσμιακή συσσώρευση ορίζεται σαν μία κατάσταση όπου το άτομο δεν μπορεί να έχει τον επιθυμητό βαθμό ιδιωτικότητας. Η διατήρηση του προσωπικού χώρου διαμέσου τύπων συμπεριφοράς «διατήρησης της απόστασης» και η οριοθέτηση προσωπικών υπερασπίσιμων εδαφών, αντιμετωπίζονται σαν αντιδράσεις που έχουν ως σκοπό τη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ του βαθμού ιδιωτικής ζωής που έχει επιτευχθεί και του επιθυμητού αντίστοιχα.

Επίσης, σύμφωνα με άλλους ερευνητές η πληθυσμιακή συσσώρευση ορίζεται ως η βιωματική κατάσταση του χωρικού περιορισμού (Stokols 1972, 1976), ή περιορισμός της χωρικής συμπεριφοράς (Proshansky, Ittelson & Rivlin 1976), ή σαν ανεπιθύμητη κοινωνική αλληλεπίδραση (Densor 1972) και διαχωρίζεται πλήρως από την αντικειμενική πυκνότητα.

Σύμφωνα με ένα πείραμα του Sherrod (1974) αποδεικνύεται πως το άγχος το οποίο προκαλείται από την αύξηση του πληθυσμού μπορεί να ελαττωθεί εάν αυξηθεί ο βαθμός ελέγχου που πιστεύει πως έχει το άτομο στο περιβάλλον. Στο πείραμα του ο Sherrod τοποθέτησε ανθρώπους σε ένα περιβάλλον υψηλής πληθυσμιακής συσσώρευσης, ενώ παράλληλα σε ορισμένους είχε δώσει οδηγίες να μην το εγκαταλείψουν εάν δεν τους δοθεί η άδεια και σε άλλους είχε δώσει τη δυνατότητα να το εγκαταλείψουν όποτε το επιθυμούν. Οι αντιδράσεις της πρώτης ομάδας των συμμετεχόντων στο πείραμα παρουσίασε πιο έντονες αντιδράσεις, όπως ήταν αναμενόμενο.

4.1.2 Άγχος (Environmental Stress)

Η κατάσταση κατά την οποία το άτομο βρίσκεται υπό συνθήκες πίεσης, λόγω περιβαλλοντικών παραγόντων, με αποτέλεσμα η εμφάνιση άγχους να εμποδίζει ή να

δυσχεραίνει την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων του, είναι σύνηθες φαινόμενο του αστικού χώρου.

Σύμφωνα με τον Wohlwill (1970), το περιβάλλον όχι μόνο προκαλεί αντιδράσεις πίεσης, αλλά παράλληλα επιβάλλει περιορισμούς και ασκεί διαρκή επίδραση στην ανθρώπινη συμπεριφορά. Τον ισχυρισμό του Wohlwill, τεκμηριώνουν και οι μελέτες που ασχολούνται με την ανθρώπινη αντίδραση, στις περιβαλλοντικές αιτίες άγχους, οι οποίες επικεντρώνονται στην αμφίδρομη επίδραση του περιβάλλοντος στους ανθρώπους.

Υπάρχει μεγάλη ποικιλία ανάμεσα στις αστικές περιοχές όσον αφορά, την οργάνωση, την δομή, το χαρακτήρα και όλα τα στοιχεία που συνθέτουν μία πόλη, το οποίο συνεπάγεται πως μερικές πόλεις αποτελούν πρότυπο ως περιοχή κατοικίας, έναντι κάποιων άλλων, όμως σε σύγκριση με τις μη αστικές περιοχές οι πόλεις περιέχουν περισσότερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του περιβάλλοντος τους που προκαλούν άγχος. Επιπλέον, καθώς το μέγεθος πόλεων αυξάνεται, αυξάνονται οι φόβοι για τους φυσικούς παράγοντες άγχους όπως ο θόρυβος και η ρύπανση, και για τους κοινωνικούς παράγοντες άγχους όπως ο συνωστισμός και η αποξένωση (Dillman & Tremblay 1977, Frug 1999).

Έχει πραγματοποιηθεί μεγάλος αριθμός μελετών που αφορά την ταχύτητα με την οποία αυξάνεται ο ρυθμός της ζωής στην πόλη και την επίδραση που έχει το γεγονός αυτό στην ανάπτυξη άγχους και αντιδράσεων πίεσης στους ανθρώπους. Ο ρυθμός ζωής στην πόλη είναι σαφώς γρηγορότερος από ότι σε μία μη αστική περιοχή και πολλοί μελετητές προσπάθησαν να διερευνήσουν τις αιτίες αυτής της κατάστασης. Σύμφωνα με τον Bornstein (1979) η ταχύτητα με την οποία περπατάνε οι κάτοικοι αυξάνεται με το μέγεθος της κοινότητας την οποία βρίσκονται. Υπάρχουν όμως ερευνητές που ισχυρίζονται ότι στην πραγματικότητα, εμφανίζονται μεγαλύτερες αυξομειώσεις στην ταχύτητα κίνησης των ανθρώπων σε διαφορετικές τοποθεσίες μέσα στην ίδια την πόλη απ' ό,τι μεταξύ δύο διαφορετικών πόλεων - (Sadalla et al., 1990), και η ταχύτητα μπορεί να επηρεάζεται από το φύλο, την ώρα της ημέρας, ή ακόμα και από τον καιρό (Walmsley & Lewis 1989).

Πρόσθετα, υποστηρίζεται η άποψη κατά την οποία, παρά το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός πόλεων εμφανίζεται να λειτουργεί σε γρήγορους ρυθμούς, αυτό προκύπτει λόγω ενός σύνθετου μείγματος ψυχολογικών παραγόντων, από τους οποίους πολύ λίγοι είναι αυτοί που αφορούν τη σωματική μετακίνηση.

Ένα επίσης γεγονός το οποίο έχει και κοινωνικές διαστάσεις είναι οι περιορισμένες επιλογές, των οικονομικά ασθενέστερων κατοίκων των πόλεων, κυρίων όσον αφορά την περιοχή κατοικίας. Οι επιλογές αυτές αποτελούν χώρους, που κατά βάση περιέχουν μεγαλύτερο αριθμό, αστικών παραγόντων άγχους, από ότι άλλες περιοχές, καθώς εμφανίζονται σε αυτές και άλλα προβλήματα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι οικονομικά ασθενέστεροι κάτοικοι των πόλεων, τις περισσότερες φορές, να είναι εκτεθειμένοι σε μεγαλύτερο βαθμό στις περιβαλλοντικές αιτίες άγχους (συνωστισμός, δυνατότερος θόρυβος, εγκληματικότητα). Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι αυτά τα άτομα είναι εξ' αρχής ευάλωτα στο άγχος και την πίεση, εάν προστεθούν και οι περιβαλλοντικοί παράγοντες άγχους που χαρακτηρίζουν την αστική ζωή, μπορούν να γίνουν ιδιαίτερα προβληματικά.

Από όλα όσα προαναφέρθηκαν συνεπάγεται πως οι κάτοικοι των πόλεων έρχονται σε επαφή με περισσότερους παράγοντες άγχους, από ότι οι κάτοικοι των μη αστικών περιοχών. Μία από τις μελέτες που εξετάζει τα διαφορετικά επίπεδα άγχους και πίεσης ανάμεσα στις αστικές περιοχές και μη, είναι αυτή των Franck Unseld & Wentworth (1974), κατά την οποία παρατηρήθηκαν οι αντιδράσεις των ατόμων που πρόσφατα είχαν εγκατασταθεί σε μία αστική ή αγροτική περιοχή αντίστοιχα. Οι ερευνητές πήραν συνέντευξη από ένα δείγμα σπουδαστών που πρόσφατα είχαν μετακομίσει σε μια πόλη ή σε μία μικρή κωμόπολη. Παρατηρήθηκε ότι όσοι από τους συμμετέχοντες στην έρευνα είχαν εγκατασταθεί σε αστικές περιοχές, κατά την καθημερινή τους ζωή έρχονταν σε επαφή με καταστάσεις μεγαλύτερης έντασης και ταχύτητας από ότι προηγουμένως, ενώ αντίστροφες ήταν οι παρατηρήσεις για όσους είχαν εγκατασταθεί πρόσφατα σε μη αστική περιοχή. Όταν οι πηγές άγχους αναλύθηκαν σε εκείνες που σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον και εκείνες που σχετίζονται με το κοινωνικό περιβάλλον που τους περιέβαλε, προέκυψαν μερικές πρόσθετες διαφορές. Όσον αφορά τους φυσικούς παράγοντες άγχους (όπως, η ρύπανση, ο θόρυβος, η πληθυσμιακή συσσώρευση), παρατηρήθηκε πως οι κάτοικοι των πόλεων είχαν επηρεασθεί αρνητικά, πολύ περισσότερο από ότι οι κάτοικοι των

αγροτικών περιοχών, όπως ήταν αναμενόμενο. Οι κοινωνικοί παράγοντες άγχους, που σχετίζονταν με δημόσιους χώρους (για παράδειγμα, υποβαθμισμένες περιοχές, άστεγοι, εγκληματικότητα) βιώθηκαν ιδιαίτερα έντονα και με μεγαλύτερη δυσκολία από όσους είχαν εγκατασταθεί πρόσφατα στην πόλη. Εντούτοις, ορισμένοι από τους κατοίκους των μη αστικών περιοχών σχολίασαν αρνητικά την έλλειψη πολιτιστικής ποικιλομορφίας στο περιβάλλον τους. Οι προσωπικοί κοινωνικοί παράγοντες άγχους (όπως είναι οι προσωπικές σχέσεις μεταξύ ανθρώπων) δεν διέφεραν σημαντικά στις δύο ομάδες.

Παράλληλα, δεν πρέπει να παραβλεφθεί το γεγονός ότι τα συμπεράσματα των μελετών αυτών είναι υποδειγματικά των καταστάσεων που αναπτύσσονται στα αστικά και μη περιβάλλοντα. Συνεπώς η ερμηνείες που δέχονται θα πρέπει να είναι προσεκτικές, καθώς και όλων των μελετών που περιλαμβάνουν σύγκριση αγροτικών και αστικών περιοχών.

Ένα ενδιαφέρον στοιχείο του αστικού χώρου, όσον αφορά τη μελέτη πηγών άγχους, αποτελούν οι αυτοκινητόδρομοι και η καθημερινή διαδικασία μετακίνησης των ατόμων μέσω αυτών, χρησιμοποιώντας συγκοινωνιακά μέσα ή ιδιωτικά οχήματα. Μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια των αστικών μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς ως πηγές άγχους αποτελεί η μελέτη της πανεπιστημιακής σχολής και των σπουδαστών του προγράμματος κοινωνικής οικολογίας τους πανεπιστημίου της Καλιφόρνιας – Irvine (Novaco et al 1979, Stokols & Novaco 1981).

Στην έρευνα συμμετείχαν κάτοικοι αστικών περιοχών, οι οποίοι στην καθημερινή τους ζωή, για να φτάσουν στον χώρο εργασίας τους έπρεπε να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις, χρησιμοποιώντας μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα άτομα τα εξετάστηκαν δύο φορές στους χώρους εργασίας τους – μετά από παραροδο18 μηνών – έτσι ώστε να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα του άγχους το οποίο προέρχεται κατά τη χρήση προαστιακών συγκοινωνιακών μέσων. Τα περισσότερα δεδομένα κυρίως επαλήθευαν παλαιότερες μελέτες, αλλά συνέβαλλαν στο δημιουργηθεί μία περισσότερο ολοκληρωμένη εικόνα της κατάστασης. Τα συμπεράσματα στα οποία οδηγήθηκαν οι ερευνητές, ήταν πως οι καταστάσεις οι οποίες παρεμβαίνουν στη μετακίνηση των κατοίκων των πόλεων, όπως για παράδειγμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση,

προκαλούν αντιδράσεις άγχους όπως ψυχολογική διέγερση, αρνητική διάθεση και έλλειψη απόδοσης. Οι παραπάνω αντιδράσεις είναι πάντα συνυφασμένες και ανάλογες με τα προσωπικά χαρακτηριστικά του ατόμου που μετακινείται. Η κατάσταση αυτή, τις περισσότερες φορές, προκαλεί στα άτομα μία αίσθηση αποστροφής προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, την οποία προσπαθούν να την μεταβάλλουν χρησιμοποιώντας διάφορους τρόπους (μετακινούνται πιο κοντά στο χώρο εργασίας, δοκιμάζουν άλλες διαδρομές), έτσι ώστε να αισθάνονται καλύτερα σε ψυχολογικό επίπεδο.

4.1.3 Περιβαλλοντικές Πιέσεις

Μεγάλος αριθμός μελετών έχουν αποδείξει πως το αστικό περιβάλλον περιέχει αυξημένες περιβαλλοντικές πιέσεις σε σχέση με κάθε άλλο είδος περιβάλλοντος. Οι πιέσεις αυτές προέρχονται από τα ποικίλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των πόλεων, όπως για παράδειγμα, ο θόρυβος, ο φόβος της εγκληματικότητας, οι μεγάλες εκτάσεις και η άγνοια για αυτές, η πληθυσμιακή συσσώρευση, ο θόρυβος, ο μεγάλος αριθμός αγνώστων ατόμων.

Ο Murray (1938), κατά τη διατύπωση της θεωρίας της προσωπικότητας, στα πλαίσια της ανάλυσης του, θεώρησε πως η ανθρώπινη συμπεριφορά καθορίζεται όχι μόνο από τα χαρακτηριστικά και τις υπάρχουσες ανάγκες, αλλά επίσης και από τις περιβαλλοντικές πιέσεις που είτε ικανοποιούν, είτε εμποδίζουν τις ανάγκες αυτές. Η κατεύθυνση αυτή τονίζει τη μεταβλητότητα της συμπεριφοράς του ατόμου από τη μία κατάσταση σε άλλη.

Η έννοια της «μονάδας πιθανότητας συμπεριφοράς» του Mischell (1973), τονίζει τη στενή σχέση μεταξύ της συμπεριφοράς ενός ατόμου και του ερεθίσματος ή ιδιοτήτων των στοιχείων του χώρου μέσα στον οποίο συμβαίνει η συμπεριφορά αυτή. Ισχυρίστηκε δηλαδή πως δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί η συμπεριφορά ενός ατόμου εξετάζοντας μονάχα τους προσωπικούς παράγοντες, αλλά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι λειτουργικές ικανότητες του χώρου.

Πολλές φορές οι αντιδράσεις των ατόμων απέναντι στις παραπάνω πηγές πίεσης οι οποίες προέρχονται από το περιβάλλον, έχουν αντίκτυπο στις κοινωνικές σχέσεις και

τη συμπεριφορά τους. Μία σειρά ερευνών που έχουν πραγματοποιηθεί, όσον αφορά το συγκεκριμένο θέμα, καταλήγουν στο γενικότερο συμπέρασμα πως, οι κοινωνικές σχέσεις των ατόμων επηρεάζονται αρνητικά από τις περιβαλλοντικές πιέσεις.

Κατά τη μελέτη των Newman & McCauley (1977), η οποία πραγματοποιήθηκε στο κέντρο της πόλης Φιλαδέλφεια, σε ένα προάστιο της πόλης και σε μία αγροτική κωμόπολη της Πενσυλβανίας, και αφορούσε την επικοινωνία που αναπτύσσουν τα άγνωστα άτομα μεταξύ τους, διαπιστώθηκε ότι οι άνθρωποι που κινούνταν στο κέντρο της πόλης, σπάνια κοιτούσαν στα μάτια τους συνανθρώπους τους, ενώ σχεδόν διπλάσιο, ήταν το ποσοστό των ατόμων που μετρήθηκε σε ένα προάστιο της πόλης και τέλος πολύ μεγαλύτερο ήταν το ποσοστό των ατόμων που προέρχονταν από τη αγροτική κωμόπολη.

Οι McCauley, Coleman, και DeFusco (1977), ανέπτυξαν περαιτέρω τα αποτελέσματα της έρευνας που προαναφέρθηκε, σε συνδυασμό με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και κατέληξαν στο συμπέρασμα πως όσοι χρησιμοποιούσαν για τις μετακινήσεις τους τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ήταν λιγότερο πρόθυμοι να κοιτάζουν στα μάτια τους συνανθρώπους τους όταν έφθασαν στον κεντρικό σταθμό επιβίβασης της πόλης, από ότι όταν βρίσκονταν σε ένα προαστιακό σταθμό τραίνων.

Τέλος, ο Milgram (1977), σε μία έρευνα που πραγματοποίησε σε πόλεις διαφορετικού πληθυσμιακού μεγέθους και η οποία αφορούσε την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων μεταξύ αγνώστων, ανέφερε ότι όταν οι προπτυχιακοί φοιτητές πλησίαζαν αγνώστους και πραγματοποιούσαν φιλικές χειρονομίες (όπως όταν αρχίζει μια χειραψία), μόνο το 38,5% των κατοίκων μεγάλων πόλεων ανταποκρινόταν, ποσοστό πολύ μικρό, εάν το συγκρίνουμε με το 66% των κατοίκων που ανταποκρίθηκαν σε μία μικρή πόλη.

Ενώ αυτό το πρότυπο των αποτελεσμάτων προτείνει ότι οι κάτοικοι πόλεων έχουν την τάση να αποφεύγουν την επαφή με τους ξένους, θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον να αξιολογηθεί εάν αυτή η συμπεριφορά επεκτείνεται στους φίλους και τους γνωστούς τους.

4.2 Θετικές Επιπτώσεις

4.2.1 Μεγαλύτερος Αριθμός Πληροφοριών και Διαθέσιμων Πόρων

Παρά το γεγονός, που αποδεικνύεται από τις έρευνες πολλών μελετητών, ότι η ζωή των κατοίκων των πόλεων χαρακτηρίζεται από πλήθος περιορισμών, δεν θα μπορούσε να παραβλεφθεί η δυνατότητα πρόσβασης που προσφέρει το αστικό περιβάλλον στο μεγαλύτερο βαθμό ενημέρωσης, γνώσης και πληροφοριών, από ότι ένα μη αστικό περιβάλλον. Ακολουθώντας την παραπάνω άποψη, αρκετοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν ότι η ζωή στην πόλη, κατά κάποιο τρόπο, είναι λιγότερο περιοριστική από τη ζωή κωμοπόλεων.

Παράλληλα ο αριθμός διαθέσιμων πόρων που βρίσκονται στον αστικό χώρο είναι πολύ μεγαλύτερος από ότι σε μικρότερου μεγέθους πόλεις. Αυτό ίσως να αποτελεί και τον κύριο λόγο για τον οποίο μεγάλες μάζες του πληθυσμού εγκαθίστανται στις πόλεις. Οι θέσεις εργασίας που προσφέρονται είναι πολύ περισσότερες σε αριθμό και ποικιλία, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται στους πολίτες των πόλεων (π.χ. αστυνόμευση, υγεία, εκπαίδευση, ψυχαγωγία).

Η δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, λειτουργίες, υπηρεσίες και δραστηριότητες που απολαμβάνουν οι κάτοικοι των αστικών περιοχών αποτελεί βασικό συντελεστή για την ανάπτυξη του αισθήματος ελευθερίας. Η πόλεις γίνονται συνήθως εστία ανάπτυξης πνευματικών, καλλιτεχνικών και κάθε άλλου είδους ιδεολογικών ρευμάτων, όπως έχει αποδειχθεί στην ιστορία, γεγονός που συνεπάγεται από την ελευθερία αυτή. Η δυνατότητα μεγάλου αριθμού επιλογών, σε πολλούς τομείς της καθημερινής ζωής, των κατοίκων των πόλεων, συνιστά στην ελευθερία κινήσεων, δραστηριοτήτων και πολλές φορές την αίσθηση δύναμης.

4.2.2 Αφομοιώνοντας τους ποικίλους σχηματισμούς

Η ύπαρξη του αστικού περιβάλλοντος συνεπάγεται μεγάλο αριθμό ερεθισμάτων, παραγόντων που επηρεάζουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων και αιτιών άγχους, τα οποία συνιστούν πλήθος αρνητικών επιπτώσεων στην ψυχική κατάσταση των κατοίκων των πόλεων, όπως παρουσιάζονται μέσα από θεωρητικές προσεγγίσεις.

Αντίθετα όμως, υπάρχουν και ορισμένες θεωρητικές προσεγγίσεις που αιτιολογούν τα επιθυμητά ερεθίσματα και τις άφθονες ευκαιρίες που παρέχει η ζωή στην πόλη. Στην προηγούμενη υποενότητα αναφέρθηκαν μερικές από τις σημαντικότερες ευκαιρίες που προσφέρει η πόλη στους κατοίκους της, σε κάθε επίπεδο της ζωής τους (εργασία, εκπαίδευση, μετακινήσεων). Όσον αφορά το μεγάλο αριθμό ερεθισμάτων που απαντώνται σε κάθε αστικό χώρο, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τα ερεθίσματα, είναι αυτά που οξύνουν την αντίληψη του ατόμου, μέσα από μία διαδικασία πρόκλησης που οδηγεί στη διεύρυνση των γνώσεων, δραστηριοτήτων και επιλογών του.

Ο άνθρωπος είναι έτοιμος να δεχθεί τις θετικές συνέπειες των ευκαιριών και του πλήθους ερεθισμάτων που του προσφέρει η πόλη, παρά μόνο όταν η αντιμετώπιση τους είναι επιτυχής και κατορθώνει να διαχειρίζεται το άγχος που του προκαλεί η ζωή στην πόλη. Στην περίπτωση αυτή πραγματοποιείται η προσαρμογή του ατόμου στο χώρο. Εάν η αντιμετώπιση είναι ανεπιτυχής, η κόπωση (λόγω της προσπάθειας προσαρμογής) συνεχίζεται και υπάρχει η πιθανότητα να παρατηρηθούν ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις στο άτομο (π.χ. αρρώστια).

4.2.3 Μεγάλη ποικιλία αστικών χώρων

Η πόλη δεν αποτελεί ένα ομοιογενές τμήμα του χώρου, οπού κάθε χωρική της ενότητα είναι ίδια με κάποιά άλλη. Αντίθετα αποτελείται από πλήθος μικρότερων χωρικά τμημάτων, διαφορετικά μεταξύ τους, το κάθε ένα με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, οπού σε κάθε ένα από αυτά ίσως να πραγματοποιούνται και διαφορετικές δραστηριότητες. Το αστικό περιβάλλον θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία σύνθεση διαφορετικών χώρων, δραστηριοτήτων, λειτουργιών, ανθρώπων, κτιρίων.

Σύμφωνα με τη θεωρία των επιπέδων προσαρμογής (adaptation level), που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, υποστηρίζουν αρκετοί ερευνητές πως παρά τις αρνητικές επιπτώσεις του αστικού χώρου στους κατοίκους του, υπάρχει το βέλτιστο χωρικό τμήμα σε κάθε πόλη το οποίο αντιστοιχεί στις ανάγκες και δυνατότητες του κάθε ανθρώπου.

Λόγω της ποικιλομορφίας του, το αστικό περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να προσφέρει λιγότερα ή περισσότερα ερεθίσματα στον άνθρωπο, ανάλογα με το χώρο της πόλης στον οποίο βρίσκεται. Με τον τρόπο αυτό το άτομο έχει τη δυνατότητα να επιλέξει τους χώρους τους οποίους συμβαδίζουν με τις δυνατότητες του. Έτσι η διαδικασία ένταξης του ατόμου στο αστικό περιβάλλον μπορεί να πραγματοποιηθεί σε μία κλίμακα διαβάθμισης από τα πιο απλά ερεθίσματα και πληροφορίες έως τα περισσότερο σύνθετα.

Ακολουθώντας την πορεία αυτή οι κάτοικοι των πόλεων θα είναι σε θέση να δεχθούν και να αξιοποιήσουν όλες τις ευκαιρίες, τις πληροφορίες και τις δυνατότητες που τους προσφέρει η ζωή στην πόλη.

4.3 Συμπεράσματα

Με την επισήμανση και κατηγοριοποίηση των επιπτώσεων της αλληλεπίδρασης του αστικού περιβάλλοντος στο άτομο, που πραγματοποιήθηκε σε αυτό το κεφάλαιο, είναι ευκολότερο να οδηγηθεί η μελέτη του αστικού χώρου στα σημεία εκείνα τα οποία χρήζουν ανάγκη βελτίωσης, ενώ παράλληλα να εντοπιστούν και να αναδειχθούν τα στοιχεία εκείνα του χώρου τα οποία επιδρούν θετικά στη συμπεριφορά και διάθεση των ατόμων.

Οι μελετητές που παρουσιάστηκαν σε αυτό το κεφάλαιο, μελέτησαν κυρίως καταστάσεις και φαινόμενα του αστικού χώρου τα οποία είναι κοινά σχεδόν σε κάθε πόλη. Η ουσία όμως των αποτελεσμάτων τους τις περισσότερες φορές ήταν κοινή. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε μία άτυπη επιβεβαίωση των μελετών αυτών, αλλά και ορισμένων μελετών που ασχολήθηκαν με τη γενικότερη αντίληψη του περιβάλλοντος από το άτομο και τη αλληλεπίδραση τους (οι οποίες αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια).

Οι θετικές επιπτώσεις που αναφέρθηκαν δεν αναιρούν τις αρνητικές, αλλά φέρουν στην επιφάνεια τα χαρακτηριστικά των πόλεων που τις κάνουν μοναδικές και ξεχωριστές από τις κωμοπόλεις και τα χωριά (κάθε άλλο οικιστικό επίπεδο). Παράλληλα αποδεικνύουν πως ο αστικός χώρος είναι σε θέση να προσφέρει στους

κατοίκους του ευκαιρίες, δυνατότητες, ικανοποίηση και γενικότερα οφέλη, αρκεί να μην υπερκαλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από τα αρνητικά.

Η μελέτη του αστικού χώρου μέσα από το σύνολο των επιπτώσεων (θετικές και αρνητικές) που επιφέρει στους κατοίκους της θα μπορούσε να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο για την κατάλληλη και ολοκληρωμένη διαχείριση των στοιχείων (χωρικών, κοινωνικών, πολιτιστικών) του αστικού τοπίου, προς όφελός των κατοίκων του.

5 Ανάλυση Περιοχής Μελέτης – Παλαιά Βόλου

Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται μία παρουσίαση της περιοχής μελέτης, εξετάζοντας τους παράγοντες που οδήγησαν στη σημερινή της μορφή και την κατάσταση που επικρατεί σήμερα, μελετώντας παράλληλα τη σχέση της με την υπόλοιπη πόλη. Είναι σημαντικό να περιγραφεί ο χώρος και οι παράγοντες που επηρέασαν και επηρεάζουν τη σημερινή μορφή και κατάσταση του. Θεωρήθηκε απαραίτητο για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής, της έρευνας (όσον αφορά τη διάθεση, συμπεριφορά και αντίληψη των ατόμων σε σχέση με το συγκεκριμένο περιβάλλον) που πραγματοποιήθηκε στη συνέχεια, καθώς και της πρότασης για ανάπλαση που ακολουθεί.

Ως περιοχή μελέτης έχει οριστεί το βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών, το οποίο ανήκει στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου. Βρίσκεται στη δυτική είσοδο της πόλης, σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα και οριοθετείται από τη λεωφόρο Λαμπράκη στο νότιο τμήμα της, τις σιδηροδρομικές γραμμές στα ανατολικά της περιοχής, το χείμαρρο Κραυσίδωνα από τα δυτικά και τη συμβολή του χείμαρρου με τις σιδηροδρομικές γραμμές στα βόρεια (χάρτης 5.1).

Η πολεοδομική ενότητα των Παλαιών αποτελείται από δύο τμήματα, το βόρειο (το οποίο αποτελεί την περιοχή μελέτης) και το νότιο (το οποίο οριοθετείται από τη λεωφόρο Λαμπράκη στα βόρεια, τις σιδηροδρομικές γραμμές στα ανατολικά, το χείμαρρο Κραυσίδωνα από τα δυτικά και το φυσικό όριο της θάλασσας από τα νότια). Τα δύο αυτά τμήματα εμφανίζουν διαφορές στο χωρικό στοιχείο, τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτά και τις χρήσεις γης που τις χαρακτηρίζουν. Η επιλογή του συγκεκριμένου τμήματος ακολούθησε την ανάγκη να παρουσιάζει η περιοχή μελέτης σχετική ομοιογένεια και συγχρόνως να έχει ως βασική χρήση της την κατοικία.

Θα ήταν σημαντικό να αναφερθεί, πριν την παρουσίαση της διαχρονικής εξέλιξης της περιοχής μελέτης που πραγματοποιείται παρακάτω, ότι αποτέλεσε μία περιοχή που



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 5.1: Η υπό
Εξέταση Περιοχή σε
Σχέση με την
Ευρύτερη Πόλη

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

αρχικά αναπτύχθηκε ως αυτόνομος οικισμός και αργότερα ως ιδιαίτερο και ξεχωριστό τμήμα του πολεοδομικού ιστού της πόλης του Βόλου. Σε ορισμένες περιπτώσεις όμως δεν είναι δυνατό να διαχωριστούν πλήρως τα δύο αυτά τμήματα των Παλαιών, διότι αναπτύχθηκαν ως ένα αναπόσπαστο τμήμα της πόλης, ταυτόχρονα και σαν σύνολο σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις για την πόλη. Συνεπώς υπάρχουν ορισμένες γενικότερες αναφορές για συγκεκριμένες περιόδους της ιστορίας που αφορούν το σύνολο της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών, ενώ παράλληλα με ειδικότερες αναφορές δίνεται έμφαση στις δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν στην περιοχή μελέτης.

5.1 Διαχρονική Εξέλιξη της Περιοχής Μελέτης

Θεωρήθηκε απαραίτητο να παρουσιαστεί στην αρχή του κεφαλαίου αυτού, ο τρόπος με τον οποίο η περιοχή των Παλαιών αναπτύχθηκε, σε κάθε χρονική περίοδο της ιστορίας. Οι τάσεις και οι ανάγκες της κάθε εποχής επηρέασαν αλλά και διαμόρφωσαν το συγκεκριμένο χώρο, όσον αφορά το χαρακτήρα του, τις δραστηριότητες που περιελάμβανε, καθώς και σημασία του για την υπόλοιπη πόλη. Ολόκληρη η πορεία της περιοχής κατά το παρελθόν είναι αποτυπωμένη, έως κάποιο βαθμό, στις συνειδήσεις των κατοίκων της πόλης αλλά και στο χώρο. Το σύγχρονο τοπίο της περιοχής αποτελείται από πλήθος στοιχείων (όπως αρχαιολογικοί χώροι, κτίρια του μεσοπολέμου, ιδιαίτερη αρχιτεκτονική), που φανερώνουν τη διαχρονική του εξέλιξη. Τα στοιχεία αυτά είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη σημερινή μορφή και χαρακτήρα της περιοχής, και μάλιστα είναι αυτά που τη διαφοροποιούν από την υπόλοιπη πόλη. Κατά συνέπεια θα είναι αυτά τα οποία υπεισέρχονται ευκολότερα στην αντίληψη των ατόμων και προφανώς θα προκαλούν σε μεγαλύτερο βαθμό το ενδιαφέρον τους (σύμφωνα με τις θεωρίες των κεφαλαίων 2, 3 και 4). Επομένως δεν θα μπορούσε να παραβλεφθεί η παράθεση των σημαντικότερων ιστορικών παραγόντων που επηρέασαν το χώρο των Παλαιών, για την καλύτερη κατανόηση της υπό εξέταση περιοχής.

5.1.1 Προϊστορικοί Χρόνοι

Η περιοχή των Παλαιών αποτελεί τον αρχικό πυρήνα της πόλης του Βόλου. Όπως παρουσιάζεται στις ιστορικές αναφορές, ο μικρός οικισμός που είχε αναπτυχθεί στην περιοχή, αποτέλεσε την πόλη του Βόλου με την σημερινή επίσημη ονομασία της, όπως αναφέρθηκε για πρώτη φορά, το 14^ο αιώνα.

Περιλαμβάνει πλήθος αρχαιολογικών μνημείων που μαρτυρούν ότι η οικιστική δραστηριότητα ήταν αδιάλειπτη από τη νεολιθική ακόμη εποχή. Αποτέλεσε το σημαντικό ιστορικό και εμπορικό κέντρο της αρχαίας Ιωλκού, κατά τους αρχαίους χρόνους. Προφανώς η ανάπτυξη της περιοχής ως οικιστικό σύνολο στηρίχθηκε στη χαρακτηριστική γεωμορφολογία, όπου το θαλάσσιο μέτωπο βρίσκεται πολύ κοντά και η μετέπειτα δημιουργία του υψώματος δίπλα στη θάλασσα.

Η διαρκής ανοικοδόμηση κατά τις διάφορες περιόδους της ιστορίας, επηρέασε τη μορφή του εδάφους και αποτέλεσε την αιτία για τη δημιουργία του μικρού λόφου στο βόρειο τμήμα των παλαιών. Οι ανασκαφές που έχουν αρχίσει από το 1900 και συνεχίζονται έως σήμερα από την ΙΓ Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, έχουν αποδείξει πως η περιοχή των Παλαιών κατοικείτο κατά τους αρχαίους χρόνους, από την Πρώιμη εποχή του Χαλκού (3η χιλιετία π.Χ.), τη Μέση εποχή του Χαλκού (1900-1550 π.Χ.), την Ύστερη εποχή του Χαλκού (ΥΕ I, II, III), (μέσα του 16ου - 11ου αι. π.Χ.), την Πρωτογεωμετρική Πρώιμη (τέλος 11ου - 10ου αι. π.Χ.), τη γεωμετρική εποχή (10ο - 7ο αι. π.Χ.) και την, Κλασσική, Ελληνιστική και Ρωμαϊκή εποχή (5ο αι. π.Χ. έως 4ο αι. μ.Χ.).

5.1.2 Βυζαντινοί χρόνοι έως και την Οθωμανική περίοδο

Στο ίδιο τμήμα της περιοχής βρίσκεται το Κάστρο του Βόλου, το οποίο αποτέλεσε κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους τον πυρήνα της πόλης. Το Κάστρο και η Βυζαντινή περιτείχιση που υπήρχε στην περιοχή περιέκλειε κυρίως το σημερινό βόρειο τμήμα της περιοχής των Παλαιών. Η δομή του Κάστρου ενισχύθηκε και μετασχηματίστηκε κατά τις διάφορες περιόδους της ιστορίας, από τους εκάστοτε κυβερνώντες. Οι τελευταίοι που ενίσχυσαν και επέκτειναν τη δομή του ήταν οι Τούρκοι, κατά την περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας.

Κατά την Οθωμανική περίοδο η περιοχή του «Κάστρου» αποτελεί στρατιωτικό κέντρο της νοτιανατολικής Θεσσαλίας και ο οικισμός που είχε αναπτυχθεί εντός των τειχών ήταν το διοικητικό κέντρο της περιοχής. Η μορφή του πολεοδομικού ιστού της περιοχής περιελάμβανε κατοικίες αρθρωμένες σε πυκνή διάταξη και δρόμους ελικοειδής και αρκετά στενούς.

Στην περιοχή του «Κάστρου» υπήρξαν κατά την Οθωμανική περίοδο μνημεία, τα οποία ενισχύουν την εικόνα που έχει δημιουργηθεί για τη σημασία και ανάπτυξη της περιοχής, τα οποία όμως δεν σώζονται έως σήμερα. Ένα από αυτά είναι το τζαμί Σουλτάν Σουλεϊμάν, το οποίο βρισκόταν στο κέντρο του οικισμού. Η οικοδόμησή του θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε στα μέσα του 16ου αιώνα. Καταστράφηκε από την επίθεση του Μοροζίνη το 1655, ξαναχτίστηκε προς τα τέλη του 17ου αιώνα και κατεδαφίστηκε μετά τους σεισμούς του 1955. Επίσης στην περιοχή υπήρχαν λουτρό, διοικητικό κέντρο, στρατώνες, συναγωγή και τρεις κρήνες.



Εικόνα 5.1: Το τζαμί Σουλτάν Σουλεϊμάν

Οι κατοικίες αυτής της περιόδου, ήταν διώροφες, λιθόκτιστες, με ανοικτούς εξώστες (χαγιάτια) στην πρόσοψη, τα οποία προεξείχαν πάνω από τα στενά πλακόστρωτα σοκάκια, δίνοντας στην περιοχή έναν ιδιαίτερο ανατολίτικο χαρακτήρα. Ψηλοί τοίχοι προστάτευαν την ιδιωτική ζωή των κατοίκων σε όλα σχεδόν τα σπίτια.



Εικόνα 5.2: Χαρακτηριστικό δείγμα κατοικίας της Οθωμανικής περιόδου

Ως τις αρχές του 19^{ου} αιώνα η πόλη παρέμενε κλεισμένη μέσα στα όρια του παλιού βυζαντινού Κάστρου. Από το 1830 και μετά η πόλη του Βόλου μετασχηματίζεται και αρχίζει σιγά σιγά να αποκτάει την σημερινή της μορφή.

5.1.3 Νεότεροι Χρόνοι

Η αδράνεια της Τουρκοκρατίας κράτησε την συνοικία των Παλαιών αμετάβλητη στη μεσαιωνική της μορφή. Ακόμη όταν από το 1830 και μετά (και κυρίως μετά το τέλος της Οθωμανικής περιόδου), η πόλη άρχισε να επεκτείνεται και να αποκτά τη σημερινή της μορφή, αποτέλεσε ένα ιδιαίτερο και ξεχωριστό τμήμα.. Από το 1830, ντόπιοι έμποροι που κατοικούσαν στα χωριά του ανεπτυγμένου οικιστικά τότε Πηλίου, για εμπορικούς κυρίως λόγους, άρχισαν να δημιουργούν το νέο τμήμα της πόλης. Η ταχύτατη ανάπτυξη του τμήματος αυτού οδήγησε σε μια μορφή «διπλής πόλης», που διήρκεσε για 50 χρόνια, και αποτελείτο από το μεσαιωνικό – οθωμανικό «Κάστρο» και από την νέα πόλη του Βόλου (Χαστάογλου, 2002). Η ρήξη των δύο ενοτήτων ήταν πολλαπλή. Εκτός από την αδόμητη ζώνη τους χώριζαν κυρίως η εθνο-θρησκευτική τους σύνθεση, η οικονομική τους λειτουργία, η αρχιτεκτονική και πολεοδομική τους μορφή και οι διαφορετικοί ρυθμοί ανάπτυξης, καθώς στην περιοχή του Κάστρου κατοικούσαν τούρκικες οικογένειες. Από το 1880 και μετά, ο νέος πυρήνας επικράτησε και το νέο κέντρο αναπτύσσεται γύρω από τον κεντρικό προβλήτα στην παραλιακή ζώνη (νότια) και μέχρι το ύψος περίπου της τελευταίας

δημόσιας υπηρεσίας (Νομαρχιακό Μέγαρο, βόρεια). Η περιοχή των Παλαιών παρέμεινε για ορισμένα χρόνια περιτειχισμένη από το βυζαντινό τείχος, παρά το γεγονός ότι η υπόλοιπη πόλη είχε αποκτήσει σχέδιο και οργανώθηκε βάσει αυτού. Το 1889 το τείχος κατεδαφίστηκε και ρυμοτομήθηκε η περιοχή σύμφωνα με την υπόλοιπη πόλη. Η τελική καταστροφή του τείχους επήλθε με τους σεισμούς του 1955.

Ο πρώτος ναός που κτίστηκε μετά την ενσωμάτωση του Βόλου στο ελληνικό κράτος είναι ο Ναός των Αγίων Θεοδώρων, στο λόφο των Παλαιών. Οικοδομήθηκε σε θεμέλια βυζαντινού ναού και εγκαινιάστηκε το 1892. Κατά τις εργασίες διαμόρφωσης της πλατείας των Αγίων Θεοδώρων, αποκαλύφθηκαν λείψανα παλαιοχριστιανικής Βασιλικής, τα οποία είναι σήμερα ορατά στον προαύλιο χώρο.

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου δεν ανήκει στη περιοχή μελέτης, έχει όμως σημασία η κατασκευή του για τη συγκεκριμένη περιοχή, γιατί επηρέασε σημαντικά την εικόνα, την ανάπτυξη και τη σχέση της με την υπόλοιπη πόλη. Βρίσκεται χωροθετημένος στα δυτικά του βορείου τμήματος των παλαιών από το 1882 όπου και κατασκευάστηκε από την Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, σε σχέδια του Ιταλού μηχανικού Εβαρίστο ντε Κίρικο. Το γεγονός το οποίο έφερε αρνητικά αποτελέσματα στην περιοχή των Παλαιών ήταν η κατάληψη από την Εταιρεία της έκτασης του Σταθμού (40 περίπου στρέμματα) και η περίφραξή της. Αυτό επέφερε την αποκοπή της συνοικίας των Παλαιών από την υπόλοιπη πόλη κατά παράβαση του σχεδίου πόλεως. Συνεπώς η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού κατά μήκος της δυτικής πλευράς της περιοχή Παλαιών, λειτούργησε ανασταλτικά ως όριο στην ανάπτυξη σχέσεων με την υπόλοιπη πόλη του Βόλου, αλλά και στη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής.



Εικόνα 5.3: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών



Εικόνα 5.4: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών



Εικόνα 5.5: Τμήμα των εγκαταστάσεων του Σιδηροδρομικού Σταθμού επί της οδού Φερρών

5.1.4 Περίοδος του Μεσοπολέμου

Εκτός από το παλαιό κάστρο και τα μνημεία των παλαιότερων χρόνων, στην περιοχή ανεγέρθηκαν μία σειρά από ενδιαφέροντα δημόσια κτήρια και βιομηχανικές εγκαταστάσεις κατά την περίοδο του μεσοπολέμου. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα παρακάτω.

- Το Κεραμοποιείο Τσαλαπάτα, το οποίο ανεγέρθηκε το 1925. Βρίσκεται κοντά στην δυτική είσοδο της πόλης από την οδό Αθηνών και την οδό Λαρίσης. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του εργοστασίου έγιναν υπό τις οδηγίες Βέλγων μηχανικών, ενώ από το Βέλγιο προερχόταν και ο τεχνολογικός του εξοπλισμός. Οι σεισμοί του 1955 προκάλεσαν μεγάλες ζημιές στο εργοστάσιο, οι οποίες οδήγησαν σε μεγάλες κτηριακές επεμβάσεις, που δεν απέτρεψαν την εγκατάλειψή. Ήδη από τα μέσα της τελευταίας δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα, μέρος των κτιριακών εγκαταστάσεων αποκαταστάθηκε με στόχο την επανάχρηση με χρήσεις αναψυχής.
- Ο πρώτος Κυλινδρόμυλος Λούλη στη σημερινή του θέση στην περιοχή των Παλαιών, πίσω από το Ναό των Αγίων Θεοδώρων, λειτούργησε από το 1923

έως το 1926, οπότε καταστράφηκε από φωτιά. Για την ανοικοδόμηση του νέου κτηρίου χρησιμοποιήθηκε το καινοτόμο υλικό για την εποχή του οπλισμένου σκυροδέματος, το οποίο επέτρεπε την κατασκευή μεγάλων χώρων και πολυώροφων οικοδομημάτων. Το 1977 το εργοστάσιο μεταφέρθηκε στη Βιομηχανική περιοχή Βόλου και το κτίριο παρέμεινε εγκαταλελειμμένο μέχρι πρότινος, που αποκαταστάθηκε για στεγάσει χρήσεις αναψυχής.



Εικόνα 5.6: Το κτίριο Λούλη την εποχή που λειτουργούσε ως μύλος

- Η καπναποθήκη Παπάντου επί της οδού Φερών κτίστηκε τη δεκαετία του 1920, στην περιοχή των Παλαιών, όπως και άλλες πολυώροφες καπναποθήκες του Βόλου. Πρόκειται για ένα τριώροφο κτίσμα με ημιυπόγειο που αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα κτηρίου βιομηχανικής χρήσης του Μεσοπολέμου. Μετά το κλείσιμο της επιχείρησης αποτέλεσε και αυτό ένα από τα εγκαταλελειμμένα κτίρια της περιοχής.



Εικόνα 5.7: Η καπναποθήκη Παπάντου σήμερα

- Η Δημοτική Αγορά -η παλιά λαχαναγορά του Βόλου- στη συμβολή των οδών Λαμπράκη και Φερών αποπερατώθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1920 και αποτελούσε ένα χαρακτηριστικό αρχιτεκτόνημα της εποχής. Οι σεισμοί του 1955 προκάλεσαν σοβαρές ζημιές στο κτίσμα με αποτέλεσμα να αρχίσουν να δημιουργούνται εμπορικά καταστήματα γύρω από το χώρο της Αγοράς. Τελικά, οι δημοτικές αρχές προχώρησαν στην κατεδάφιση της σκεπαστής Αγοράς το 1990.



Εικόνα 5.8: Η Δημοτική Αγορά την εποχή που λειτουργούσε

5.1.5 Πρόσφατες εξελίξεις

Η οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης ήταν συγκεντρωμένη στην περιοχή των Παλαιών μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Μετά από αυτή τη μακρά περίοδο ανάπτυξης, επήλθε η παρακμή των δραστηριοτήτων και η σταδιακή τους μεταφορά στο σημερινό κέντρο της πόλης. Το γεγονός αυτό επέφερε την έντονη αισθητική υποβάθμιση και τη λειτουργική απομόνωση της περιοχής από την υπόλοιπη πόλη. Ωστόσο η θέση της στον αστικό ιστό, αλλά και η ιστορική της σημασία για το Βόλο, οδήγησαν στην ανάγκη παρέμβασης για το προσδιορισμό του σύγχρονου χαρακτήρα και την ανάδειξη του.

Το αίτημα ανάπλασης της συνοικίας Παλαιών διατυπώθηκε προς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το 1984, ενώ το 1985 προκηρύχθηκε Πανελλήνιος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για την Ανάπλαση των Παλαιών. Παρά το γεγονός ότι ο Δήμος ανέθεσε την προετοιμασία φακέλου για την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, η έκδοση Διατάγματος Πολεοδομικής Μελέτης και Ειδικού Οικοδομικού Κανονισμού της υπό ανάπλαση συνοικίας εκκρεμεί μέχρι σήμερα. Το 1994 κατατέθηκε ακόμη μία πρόταση ανάπλασής των Παλαιών από τη Δ.Ε.ΜΕ.ΚΑ.Β., η οποία όμως και αυτή δεν προχώρησε στο στάδιο της εφαρμογής.

Πρόσθετα, η πολεοδομική ενότητα των Παλαιών ανήκει στις περιοχές που είχαν επιλεγεί από το κοινοτικό πρόγραμμα Urban I (1994 – 1999), το οποίο πραγματοποίησε δράσεις στην περιοχή. Οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος είχαν σημειακό χαρακτήρα, παρ' αυτά έχουν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο χαρακτήρα και τη γενικότερη εικόνα της περιοχής.

Οι περιοχές που επιλέχθηκαν από το πρόγραμμα, εκτός από τα Παλιά, ήταν οι Άγιοι Ανάργυροι, τα Εφτά Πλατάνια – Οξυγόνο, η Ευαγγελίστρια και τα Τζαμαλιώτικα. Η στρατηγική του συγκεκριμένου προγράμματος για την εν λόγω περιοχή περιλαμβάνει το μετασχηματισμό του αστικού ρόλου της περιοχής με τη μετατροπή σε δυτικό κεντρικών οικονομικών δραστηριοτήτων που θα συνδέσει τα αυτόνομα κέντρα των δήμων Νέας Ιωνίας και Βόλου.

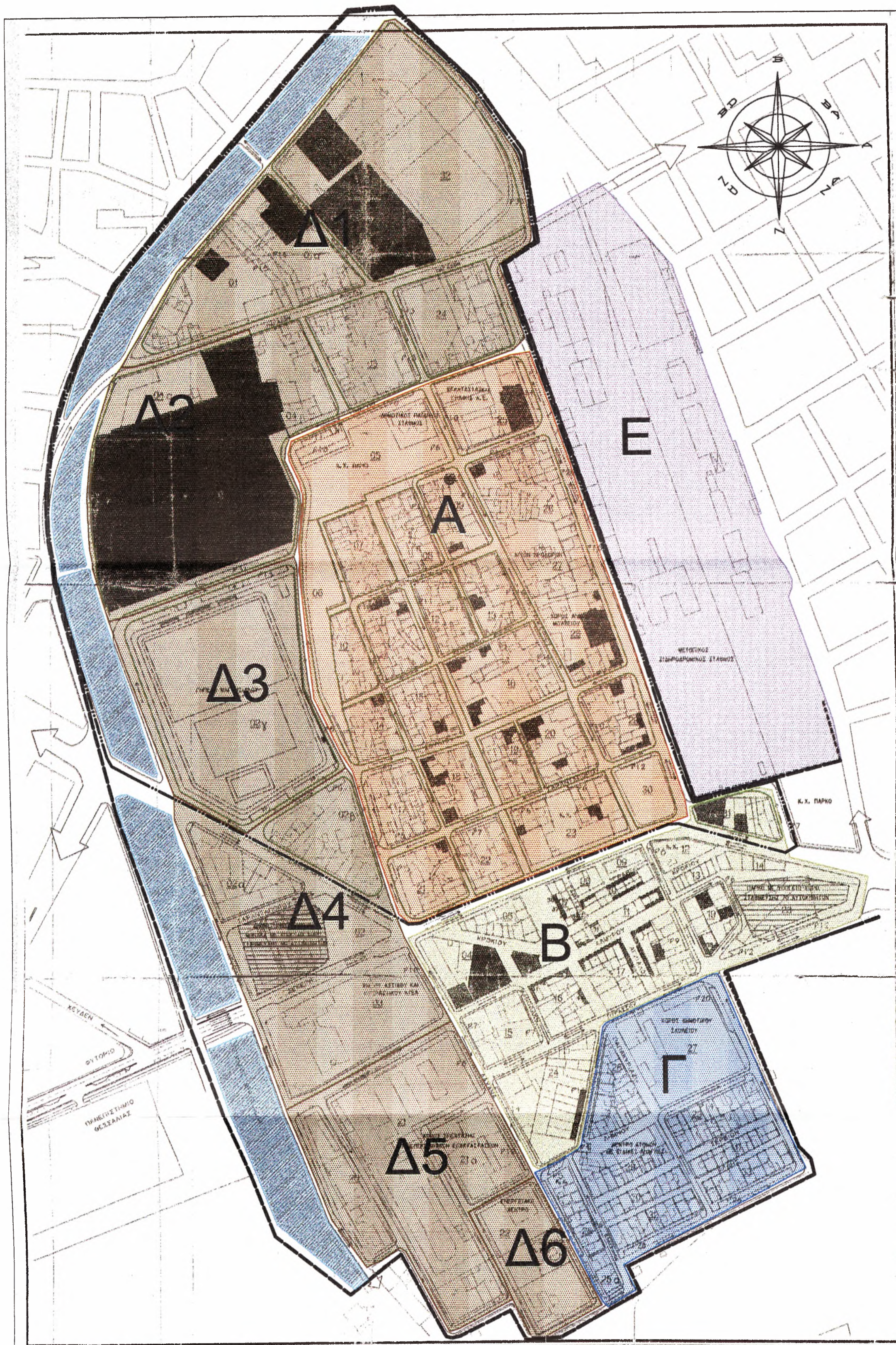
Οι δράσεις του προγράμματος περιελάμβαναν την διατήρηση και ανακατασκευή του μέχρι πρότινος εγκαταλελειμμένου Κεραμοποιείου Τσαλαπάτα, και την μετατροπή του σε πολυχώρο αναψυχής και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Παράλληλα είχαν προγραμματιστεί παρεμβάσεις σε πολεοδομικό επίπεδο για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων, έτσι ώστε να καθιστούν επισκέψιμοι. Πιο συγκεκριμένα οι παρεμβάσεις αυτές αφορούσαν:

- Ανάπλαση της πλατείας αγοράς Παλαιών και πεζοδρόμηση των γύρω δρόμων.
- Δημιουργία κεντρικού χώρου αναφοράς στην περιοχή.
- Δημιουργία πλατείας εισόδου στην ιστορική περιοχή του λόφου των Παλαιών.
- Αρχαιολογικά ευρήματα – τείχος Παλαιών.
- Πεζοδρομήσεις σύνδεσης επιμέρους παρεμβάσεων.

Το 2004, ολόκληρη η περιοχή των Παλαιών χαρακτηρίστηκε ως αρχαιολογικός χώρος, σύμφωνα με την έγκριση της Υπουργικής Απόφασης η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1047/Β'/13-7-2004.

Η πιο πρόσφατη πρόταση που κατατέθηκε, αφορά την τροποποίηση των όρων δόμησης και χρήσεων γης της συνοικίας Παλαιών, η οποία πραγματοποιήθηκε το 2004. Σύμφωνα με αυτή προτείνεται, να ανακληθεί η αιτηθείσα ανάπτυξη της συνοικίας σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν. 1337/83 και να αποφασιστεί η τροποποίηση του σχεδίου πόλης με καθορισμό νέων όρων δόμησης και χρήσεων γης. Παράλληλα προτείνεται ο διαχωρισμός της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών σε πέντε τομείς, στους οποίους θα ισχύουν οι αντίστοιχοι προτεινόμενοι όροι δόμησης και χρήσεων γης (χάρτης 5.2).

Συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης, που αποτελεί το βόρειο τμήμα της συνοικίας των Παλαιών, ανήκουν οι προτεινόμενοι τομείς Α, ορισμένοι υποτομείς του Δ, (Δ1 Δ2, Δ3 και ένα τμήμα του Δ4), καθώς και ένα μικρό τμήμα του Β. Σύμφωνα με τα παραπάνω, για κάθε τομέα που ανήκει στην υπό εξέταση περιοχή προτείνονται τα εξής:



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή
- Χείμαρρος Κρασιδωνας

Προτεινόμενοι Τομείς

- Τομέας Α
- Τομέας Β
- Τομέας Γ
- Τομέας Δ
- Τομέας Ε

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Χάρτης 5.2: Προτεινόμενοι
Τομείς (Τροποποίηση
Όρων Δόμησης και
Χρήσεων Γης στη Συνοικία
"Παλιά" του Δ. Βόλου)**

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα
ΚΑ: 1:2.500

Τομέας Α'

Περικλείεται από τις οδούς Λαχανά, Κρέοντος, Φερρών και Λεωφόρο Λαμπράκη.

Όροι Δόμησης:

Συντελεστής δόμησης	1,6.
Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ	70%.
Αριθμός ορόφων δύο	(2).
Μέγιστο ύψος κτιρίου	7,50μ. συν 1,50μ. ύψος της κεραμοσκεπούς στέγης η οποία είναι υποχρεωτική.

Χρήσεις Γης:

1. Κατοικία.
2. Εμπορικά καταστήματα μικρής κλίμακας, στο ισόγειο κτιρίων έως 100 τ.μ. (με εξαίρεση τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων).
3. Γραφεία, διοίκηση (έως 200 τ.μ.).
4. Ξενώνες μικρού δυναμικού (έως 20 κλίνες).
5. Ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
6. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
7. Εστιατόρια (έως 200 τ.μ.).
8. Ταβέρνες (έως 200 τ.μ.).
9. Καφενεία (παραδοσιακά).
10. Ζαχαροπλαστεία (έως 200 τ.μ.).

Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται τα παρακάτω στοιχεία ειδικών χρήσεων κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας.

1. Αίθουσες καλλιτεχνικών εκθέσεων.
2. Πολιτιστικά κτίρια (βιβλιοθήκες μικρής κλίμακας, Μουσεία, έδρες πολιτιστικών συλλόγων περιοχής Παλαιών).
3. Θρησκευτικοί χώροι.

Τομέας Β'

Περικλείεται από τις οδούς Λαχανά, Λήμνου, Παπακυριαζή, Πυράσσου, Λαμπράκη, Μελούνας, Λαμπράκη.

Όροι Δόμησης:

Συντελεστής δόμησης	1,6.
Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ	70%.
Αριθμός ορόφων δύο	(3).
Μέγιστο ύψος κτιρίου	10,50μ. συν 1,50μ. ύψος της κεραμοσκεπούς στέγης η οποία είναι υποχρεωτική.

Χρήσεις Γης:

1. Κατοικία.
2. Εμπορικά καταστήματα μικρής (με εξαίρεση τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων).
3. Γραφεία, διοίκηση (έως 200 τ.μ.).
4. Ξενώνες (έως 30 κλίνες).
5. Ξενοδοχεία (έως 30 κλίνες)
6. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
7. Εστιατόρια (έως 200 τ.μ.).
8. Καφενεία (παραδοσιακά).
9. Ταβέρνες (έως 200 τ.μ.).
10. Ζαχαροπλαστεία (έως 200 τ.μ.).
11. Επαγγελματικά εργαστήρια, (απασχόλησης του ενός ατόμου που δεν ενοχλούν και ταιριάζουν στο χρώμα της περιοχής Παλαιών), όπως τα παραδοσιακά που υπάρχουν, Βαρελοποιεία, Σαμαράδικα, Πεταλωτήρια, Εργαστήρια επεξεργασίας μπρούτζου, χαλκού, σιδήρου, ξυλογλυπτικής, αλευρόμυλος και άλλα ομοειδή (πλην συνεργείων αυτοκινήτων)

Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται τα παρακάτω στοιχεία ειδικών χρήσεων κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας.

1. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
2. Πολιτιστικά κτίρια (βιβλιοθήκες, έδρες πολιτιστικών συλλόγων της περιοχής Παλαιών).
3. Θρησκευτικοί χώροι.

Τομέας Δ' (Υποτομείς¹ Δ1, Δ2, Δ3, Δ4, Δ5, Δ6)

Περικλείεται² από τις οδούς Βότση, Αρ. Ζάχου, Μελούνας, Φερρών, Κρέοντος και Λαχανά.

Όροι Δόμησης:

Συντελεστής δόμησης	1,6
Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ.	70%
Αριθμός ορόφων τρεις	(3)
Μέγιστο ύψος κτιρίου	10,50μ συν 1,50μ. ύψος της κεραμοσκεπούς στέγης η οποία είναι υποχρεωτική.

Χρήσεις Γης (Υποτομείς Δ1, Δ4, Δ6):

1. Κατοικία.
2. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων), εκτός των Ο.Τ. 68, 38 και 12 όπου δεν ισχύει η εξαίρεση. Στο Ο.Τ. 68 επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση ραδιοτηλεοπτικών και τυποεκδοτικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 319/28.09.1195 απόφαση του Δ.Σ. Βόλου.
3. Γραφεία, διοίκηση
4. Τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Κτίρια εκπαίδευσης.
6. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
7. Εστιατόρια.
8. Ταβέρνες.
9. Ζαχαροπλαστεία (έως 200 τ.μ.).
10. Καφενεία (παραδοσιακά 200 τ.μ.).

Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται τα παρακάτω στοιχεία ειδικών χρήσεων κατά περίπτωση.

¹ Στην περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας περιλαμβάνονται μονάχα οι τομείς Δ1, Δ2, Δ3 και Δ4.

² Συγκεκριμένα η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει το τμήμα του τομέα Δ που περικλείεται από τις οδούς Φερρών, Αρ. Ζάχου, Λεωφόρο Λαμπράκη, Λαχανά και Κρέοντος.

1. Αθλητικές εγκαταστάσεις (υποτομέας Δ3).
2. Γήπεδα στάθμευσης – κτίρια στάθμευσης.
3. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (υποτομέας Δ2).
4. Θρησκευτικοί χώροι.
5. Πανεπιστημιακές σχολές – εγκαταστάσεις (υποτομέας Δ5).

Η εν λόγω πρόταση εγκρίθηκε από το Δ.Σ. το Βόλου, έως σήμερα όμως δεν έχει εφαρμοστεί. Αναφορικά με τη συγκεκριμένη πρόταση, οι όροι δόμησης που προτείνει θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν συμβατοί με το χαρακτήρα της περιοχής, ορισμένες χρήσεις όμως πιθανόν να επιβαρύνουν ιδιαίτερα την φέρουσα ικανότητα του χώρου, δεδομένου του ιστορικού του χαρακτήρα, αλλά και της περιορισμένης του έκτασης. Πρόσθετα, η αιτιολόγηση της ανάκλησης της ανάπλασης των Παλαιών, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ανεπαρκής. Σύμφωνα με αυτή υποστηρίζεται ότι με τις μέχρι σήμερα παρεμβάσεις στην περιοχή ανατρέπεται το αίτημα της ανάπλασης. Θα μπορούσε όμως να θεωρηθεί πως εξ' αιτίας των μέχρι σήμερα παρεμβάσεων η συνοικία των Παλαιών χρήζει εφαρμογής μίας πρότασης για ανάπλαση, με στόχο τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος χώρου περισσότερο φιλικό προς τους κατοίκους του, αλλά και προς την ιδιαιτερότητα του ίδιου του χώρου.

5.2 Η Κατάσταση που Επικρατεί Σήμερα

Σήμερα η περιοχή των Παλαιών χαρακτηρίζεται από τον ιδιαίτερο ιστορικό χαρακτήρα που διαθέτει, στον οποίο έχουν αποτυπωθεί οι διάφορες τάσεις κάθε περιόδου της ιστορίας, που επηρέασαν το συγκεκριμένο χώρο. Διατηρεί ακόμη την ατμόσφαιρα του παλιού οικιστικού κέντρου της οθωμανικής εποχής και της πρώτης περιόδου μετά την ενσωμάτωση της πόλης στο ελληνικό κράτος.

Παράλληλα όμως, ανήκει στις πολεοδομικές ενότητες του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν από τη συνύπαρξη κατοικίας και οχλούσων επαγγελματικών δραστηριοτήτων (συνεργεία, καταστήματα χονδρεμπορίου), έχουν σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, εμφανίζουν ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά ιδιοκατοίκησης και κατοικούνται από άτομα που ανήκουν στα μεσαία και χαμηλά κοινωνικό-οικονομικά στρώματα (Μαλούτας 1995).

Η περιοχή μελέτης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αραιοκατοικημένη, διότι υπάρχει πλήθος ελεύθερων χώρων, εγκαταλελειμμένων κτισμάτων, αρχαιολογικών ευρημάτων και χώρων διασκέδασης και εμπορίου. Κατά βάση συνυπάρχουν μονοκατοικίες με αυλές, εμπορικοί χώροι, αλλά και σύγχρονοι χώροι αναψυχής και ψυχαγωγίας (χάρτης 5.3).

Τα περισσότερα κτίρια είναι κυρίως κατασκευασμένα την περίοδο 1946-1960, υπάρχει όμως και ένας σημαντικός αριθμός οικοδομικών τετραγώνων που χαρακτηρίζονται από κτίρια προ του 1945. Ο κυρίαρχος τύπος είναι τα ισόγεια που χαρακτηρίζουν κατά αποκλειστικό τρόπο τα οικοδομικά τετράγωνα, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις συναντώνται και διώροφα κτίρια. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό των κατοικιών της περιοχής είναι ότι οι στέγες τους στην πλειοψηφία είναι από κεραμίδια. Ένα στοιχείο το οποίο συμβάλλει αρνητικά στην εικόνα και το χαρακτήρα της περιοχής, είναι η παλαιότητα των κατοικιών σε συνδυασμό με την κατάσταση εγκατάλειψης που εμφανίζουν, ορισμένα από αυτά. Αντίθετα, στο χώρο υπάρχουν ορισμένες κατοικίες που διατηρούν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα που τους προσδίδει η παλαιότητα τους και με την κατάλληλη συντήρηση, που τους έχει γίνει, συμβάλλουν θετικά στην εικόνα της περιοχής. Εκτός από τις μονοκατοικίες, τα τελευταία χρόνια στη δυτική πλευρά της περιοχής, στο χώρο δίπλα στο χείμαρρο Κραυσίδωνα (δυτικό όριο της περιοχής) έχουν ανεγερθεί σύγχρονες πολυκατοικίες. Η ύπαρξη τους εντείνει την αντίθεση της ογκομετρικής ανάπτυξης διαφορών, αλλά και της συνύπαρξης του παλιού και νέου κτίσματος.

Ένα από τα στοιχεία του περιβάλλοντος που χαρακτηρίζει την περιοχή των Παλαιών, είναι η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Η έκταση που καταλαμβάνει δεν ανήκει στην περιοχή μελέτης, αλλά το τείχος που έχει αναγερθεί κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, αποτελεί το δυτικό όριο του βόρειου τμήματος των Παλαιών. Η χάραξη που ακολουθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές δημιουργεί σοβαρά λειτουργικά προβλήματα και αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων στις ισόπεδες διαβάσεις, οι οποίες βρίσκονται σε πολυσύχναστα σημεία. Ο χώρος του σιδηροδρομικού σταθμού διαιρεί την πόλη υψώνοντας τείχη, αποκόπτοντας λειτουργίες, το οδικό δίκτυο και εμποδίζοντας την ενοποίηση, σύνδεση και ανάπτυξη της συνοικίας των Παλαιών. Γενικότερα, προκαλεί δυσκολίες στην επικοινωνία, τη μετακίνηση και την

ομαλή ροή πεζών, οχημάτων και προϊόντων από και προς τα Παλαιά. Παράλληλα δημιουργούνται περιβαλλοντικά προβλήματα (ηχορύπανση, οπτική ρύπανση) και υποβαθμίζεται το οικιστικό περιβάλλον, καθώς η περιοχή του Σιδηροδρομικού σταθμού έρχεται σε σύγκρουση με την ήπια οικιστική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της περιοχής, αλλά και του συνόλου της πόλης.

Κατά μήκος των περιμετρικών οδών, βρίσκονται χωροθετημένες χρήσεις κυρίως εκτός της κατοικίας. Αναλυτικότερα, επί της οδού Φερρών λειτουργούν εστιατόρια, σχολή χορού, πολυχώρος ψυχαγωγίας (κτίριο Λούλη), αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων, ταχυφαγεία. Κατά μήκος της οδού Αρ. Ζάχου βρίσκονται χωροθετημένες αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων, συνεργεία ανταλλακτικών, πολυχώρος ψυχαγωγίας (Τσαλαπάτα). Τέλος, επί της οδού Λαμπράκη υπάρχουν, αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα Μαγνησιακού), ταχυφαγεία, βενζινάδικο, εστιατόρια, χώρος ψυχαγωγίας, καθώς και καταστήματα. Η κατοικία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ότι βρίσκεται στο εσωτερικό του βορείου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών.

Όσον αφορά τους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, στην περιοχή μελέτης βρίσκονται: το πάρκο Νεολαίας το οποίο βρίσκεται επί των οδών Γιαννιτσών και Λαχανά, στο οικοδομικό τετράγωνο του οποίου λειτουργεί Δημοτικός Παιδικός Σταθμός, κοινόχρηστος χώρος (πάρκο) επί της οδού Λαμπράκη και μεταξύ των οδών Μητ. Γρηγορίου και Παπακυριαζή, κοινόχρηστος χώρος (πάρκο) επί της οδού Παπακυριαζή, μεταξύ των οδών Σουλίου και Δοϊράνης, καθώς και χώροι στάθμευσης επί της οδού Γιαννιτσών και Λαχανά. Επιπρόσθετα λόγω του γεγονότος ότι ο κυρίαρχος τύπος κατοικίας είναι η μονοκατοικίες με αυλή, το ποσοστό πρασίνου στην περιοχή θα μπορούσε να θεωρηθεί ικανοποιητικό.



Εικόνα 5.9: Πάρκο Νεολαίας

Οι όροι δόμησης και οι αρτιότητες που ισχύουν στην περιοχή παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες 5.1 και 5.2, αντίστοιχα.

Πίνακας 5.1: Όροι Δόμησης για την πολεοδομική ενότητα Παλαιών

Όροι Δόμησης		
Τομέας	Συντελεστής Δόμησης	Μέγιστο Ύψος
V	1,60	16,50
		10,60 στο αρχαιολογικό τμήμα

Πίνακας 5.2: Αρτιότητες για την πολεοδομική ενότητα Παλαιών

Αρτιότητες	
Πρόσωπο	Εμβαδό (m)
Τομέας Β	
Κατά κανόνα με δυνατότητα ανοικοδόμησης στον οικοδομήσιμο χώρο οικοδομής πλευράς 5m και εμβαδού 50 m2	10/200
Προ 18/12/85	10/200
Προ 9/6/73	8/150
Προ 14/6/58	7/70

Ως αρχαιολογικό τμήμα έχει οριστεί η περιοχή η οποία περικλείεται από τις οδούς Φερρών, Σαρανταπόρου, Λαχανά και Κρέοντος, περιμετρικά της οποίας έχει οριστεί προκήπιο πλάτους 3m. Επίσης έχει οριστεί κατά μήκος του δυτικού τμήματος της παραποτάμιας οδού Αρ. Ζάχου προκήπιο πλάτους 4,0 m.

Σε μία προσπάθεια για την προσέλκυση του ενδιαφέροντος των πολιτών στην περιοχή, αλλά και την ανάπτυξη της, πολλά κτίρια εγκαταλελειμμένων κυρίως βιομηχανικών εγκαταστάσεων και των κοινοχρήστων χώρων τους, αναδιαμορφώθηκαν και μετατράπηκαν ή πρόκειται να μετατραπούν σε χώρους ψυχαγωγίας και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Οι δράσεις αυτές πραγματοποιούνται κυρίως την τελευταία πενταετία και στο χώρο εγκαθίστανται μεγάλες αλυσίδες πολυκαταστημάτων (Old city και Village cinemas). Η άφθονη κτιριακή επιφάνεια που προσφέρεται με την επαναχρησιμοποίηση του εγκαταλελειμμένου κτιριακού αποθέματος της περιοχής, είναι η κατάλληλη για την ανάπτυξη αυτού του είδους των επιχειρήσεων. Παράλληλα, ανάλογη τάση εμφανίζεται και στους χώρους αναψυχής που σε επιφάνεια είναι σχετικά μικροί και παρουσιάζουν μια μίξη χρήσεων και αλληλοεπίδραση. Αυτοί συγκεντρώνονται συχνά σε ομάδες (clusters) σε περιοχές και κτίρια παλαιών βιομηχανικών εργοστασίων. Ορισμένα παραδείγματα αναδιαμόρφωσης και επαναχρησιμοποίησης παλαιών χώρων παρουσιάζονται παρακάτω.

- Σήμερα το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα αποτελεί σπάνιο δείγμα διατήρησης βιομηχανικού συγκροτήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το συγκρότημα κρίθηκε διατηρητέο από το Υπουργείο Πολιτισμού, καθώς το εργοστάσιο και ο μηχανολογικός του εξοπλισμός παρέμειναν στην ίδια περίπου κατάσταση με εκείνη της τελευταίας ημέρας της λειτουργίας του. Ο χώρος πρόκειται σύντομα να λειτουργήσει ως πολυδύναμο κέντρο αφιερωμένο στη βιομηχανική παράδοση και τον πολιτισμό. Στο κύριο χώρο του παλιού εργοστασίου θα αναπτυχθεί από το Πολιτιστικό Ίδρυμα του Ομίλου Πειραιώς Μουσείο της Πλινθαμοκεραμοποιείας Τσαλαπάτα, ενώ ήδη έχουν αρχίσει να λειτουργούν χώροι αναψυχής.



Εικόνα 5.10: Το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, σήμερα



Εικόνα 5.11: Το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, σήμερα

- Ένας ακόμη χώρος που άλλοτε στέγαζε βιομηχανικές δραστηριότητες και σήμερα έχει μετασκευαστεί και στεγάζει πολυκινηματογράφο και άλλους χώρους ψυχαγωγίας είναι το παλιό εργοστάσιο των Κυλινδρόμυλων Λούλη.



Εικόνα 5.12: Το κτίριο Λούλη, σήμερα

- Σύντομα στο χώρο της καπναποθήκη Παπάντου θα ξεκινήσουν σύντομα εργασίες για τη μετασκευή του κτηρίου προκειμένου να στεγάσει το νέο Μουσείο της Πόλης του Βόλου, έργο που έχει ενταχθεί στα Περιφερειακά προγράμματα Θεσσαλίας. Στον περιβάλλοντα χώρο του Μουσείου θα δημιουργηθεί εκθεσιακός χώρος για την τοποθέτηση γλυπτών και ευρημάτων από τις αρχαιολογικές ανασκαφές στην περιοχή.

Οι χώροι διασκέδασης και εμπορικών δραστηριοτήτων στις περισσότερες περιπτώσεις καταλαμβάνουν ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα (κτίριο Λούλη, πολυχώρος Τσαλαπάτα, εμπορικό κέντρο Old City). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εμφανίζεται έντονη η ογκομετρική και υψομετρική αντίθεση μεταξύ αυτών και των κατοικιών της περιοχής.

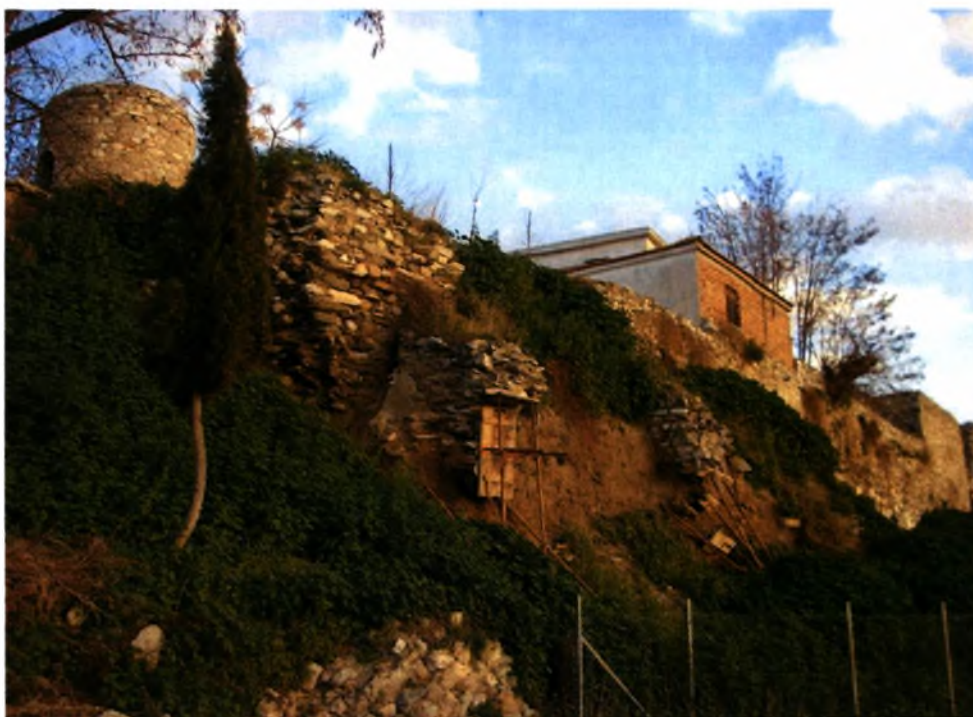
Η περιοχή του Κάστρου συγκεντρώνει σήμερα τα παλαιότερα σωζόμενα μνημεία και τεκμήρια της ιστορίας της πόλης. Κατά τις ανασκαφές της 7ης Εφορείας Βυζαντινών

Αρχαιοτήτων έχουν επισημανθεί τα εξής ευρήματα της παλαιοχριστιανικής, βυζαντινής και μεταβυζαντινής περιόδου:

- Τμήματα του παλαιοχριστιανικού και βυζαντινού τείχους, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου κατεδαφίστηκε το 1889.



Εικόνα 5.13: Τμήμα του παλαιοχριστιανικού τείχους



Εικόνα 5.14: Τμήμα του παλαιοχριστιανικού τείχους

- Παλαιοχριστιανική βασιλική στην κορυφή του λόφου των Παλαιών. Ανακαλύφθηκε κατά τις εργασίες διαμόρφωσης της πλατείας Αγίων Θεοδώρων, νότια από τον σύγχρονο ναό, πάνω σε αρχαιότερο κτίσμα. Η βασιλική εκτείνεται σε γειτονικό ιδιωτικό οικόπεδο, από την ανασκαφή του οποίου έχουν προέλθει πολλά αρχιτεκτονικά μέλη και ψηφιδωτό δάπεδο.
- Παλαιοχριστιανικό λουτρό των αρχών του 4ου αι. μ.Χ., στην οδό Σουλίου.
- Τμήμα επίσης λουτρού στην οδό Φερών ίδιας εποχής με το προηγούμενο.
- Κατά το έτος 1991 σε οικόπεδο του Δήμου Βόλου, όπου επρόκειτο να ανεγερθεί η Υπερτοπική Αγορά αποκαλύφθηκαν η νοτιοανατολική γωνία της οχύρωσης σε μήκος 40μ. Το τμήμα της οχύρωσης αυτής αποτελείται από τείχος πλάτους 2,50μ. και δύο τετράγωνους πύργους.
- Πυριτιδαποθήκη των οθωμανικών χρόνων, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας σώζεται έως σήμερα.



Εικόνα 5.15: Πυριτιδαποθήκη Οθωμανικών χρόνων

- Ο Ναός των Αγίων Θεοδώρων, στο λόφο των Παλαιών, οποίος χτίστηκε στη θέση βυζαντινού ναού.



Εικόνα 5.16: Ο Ναός των Αγίων Θεοδώρων

Είναι απαραίτητο να επισημανθεί μεγάλος αριθμός αρχαιολογικών χώρων βρίσκεται σε κακή κατάσταση. Στην περιοχή αρκετοί χώροι ιστορικής σημασίας (που βρίσκονταν σε οικόπεδα ιδιωτών) έχουν δημευθεί από την αρχαιολογική υπηρεσία, χωρίς να υπάρξει ανάλογη μέριμνα ανάδειξης, με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν την εικόνα του εγκαταλελειμμένου.

Πρόσφατα (2006) έχει κατατεθεί στο Δήμο Βόλου, από το Τμήμα Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης για το Δήμο. Οι γενικοί άξονες ανάπτυξης του σχεδίου αφορούν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης, καθώς και τη μετατροπή της σε ανοικτή, δημιουργική και βιώσιμη πόλη. Ειδικότερα, ανάμεσα στις προτάσεις που απορρέουν από τους άξονες αυτούς, περιλαμβάνονται ορισμένες παρεμβάσεις που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή μελέτης. Οι παρεμβάσεις αυτές παρουσιάζονται παρακάτω.

- Με την αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου, πρόκειται να δοθούν κατευθύνσεις πολεοδομικής οργάνωσης προσδιορίζοντας τις περιοχές εντός των οικισμών που απαιτούν παρεμβάσεις αναβάθμισης μέσω του μηχανισμού των αναπλάσεων, μέσα στις οποίες ανήκει και η περιοχή των Παλιών.
- Η μεταφορά των οχλούσων δραστηριοτήτων που επιβαρύνουν και υποβαθμίζουν το περιβάλλον, από το παραλιακό τμήμα της περιοχής των Παλαιών, και τη μετατροπή της περιοχής σε τουριστικό πόλο έλξης, θα επηρεάσει σημαντικά την ανάπτυξη και του βορείου τμήματος των Παλαιών.
- Η μονοδρόμηση των παρόχθιων οδών κατά μήκος του χειμάρρου Κραυσίδωνα και η μετατροπή τους σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, θα επηρεάσει την κυκλοφοριακή κατάσταση που υπάρχει σήμερα, στο βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών.
- Η μεταφορά του Σιδηροδρομικού Σταθμού σε νέα θέση και η κατάργηση των σιδηροδρομικών γραμμών εντός του αστικού ιστού θα οδηγήσει στην βαθμιαία αναβάθμιση των οικιστικών περιοχών, από όπου διέρχονται και την αποφυγή ατυχημάτων. Η περιοχή μελέτης αν και δεν περιλαμβάνει το χώρο του Σιδηροδρομικού Σταθμού επηρεάζεται άμεσα από μία τέτοιου είδους παρέμβαση. Αυτό συμβαίνει γιατί κατά μήκος της δυτικής πλευράς του βορείου τμήματος των Παλαιών βρίσκεται το τείχος του ΟΣΕ το οποίο αποκόβει τη συνοικία από το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου. Οι δράσεις οι οποίες έγκεινται στην πρόταση αυτή και επηρεάζουν την περιοχή των Παλαιών, περιλαμβάνουν την κατάργηση του τείχους του ΟΣΕ στο κέντρο και τη μετατροπή του παλαιού σταθμού σε Μουσείο Σιδηροδρόμου, το οποίο θα φιλοξενεί χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού και θα ενώνεται με τα Παλαιά, την Πλατεία Ρήγα Φεραίου και την παραλία.
- Η εφαρμογή Προγραμμάτων πολεοδομικής ανάπτυξης και η εκπόνηση ειδικών μελετών σε περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα όπως, συγκρούσεις χρήσεων γης, άναρχη δόμηση, ειδικές πληθυσμιακές ομάδες,

περιθωριοποίηση των κατοίκων. Ανάμεσα στις περιοχές αυτές περιλαμβάνεται και η περιοχή των Παλαιών. Η πρόταση αυτή αποσκοπεί στην σχεδιασμένη παρέμβαση αισθητικής αναβάθμισης και ανάπλασης των περιοχών αυτών. Τα προτεινόμενα προγράμματα επιχειρούν να αποκαταστήσουν αισθητικά τις περιοχές και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη χρήσεων οι οποίες θα δένουν αρμονικά με το χαρακτήρα τους και ταυτόχρονα θα δημιουργούν και ένα νέο δυναμισμό.

Γενικά, στην περιοχή των Παλαιών αναπτύσσεται ένα νέο κέντρο εμπορικών, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, έπειτα από διάφορες τμηματικές αλλά σημαντικές αναπλάσεις σε εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια. Το γεγονός αυτό έχει επιφέρει την ανάπτυξη της περιοχής σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα. Παράλληλα έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον των ανθρώπων για τη περιοχή και τους νέους αυτούς χώρους. Παρά το γεγονός όμως αυτό, η μονομερής ανάπτυξη των εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα η λειτουργία σημαντικού αριθμού νυχτερινών κέντρων διασκέδασης, έρχεται σε αντίθεση με την υπάρχουσα κατοικία. Η ξαφνική ανάπτυξη της περιοχής και κατ' επέκταση η αύξηση του αριθμού των ατόμων που την επισκέπτονται (για εργασία, εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς λόγους), επιβαρύνει επίσης την κυκλοφορική κίνηση και τις εκπομπές θορύβων στις κύριες οδούς, οι οποίες δεν έχουν τροποποιηθεί σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες της περιοχής. Πρόσθετα η δυνατότητα ανέγερσης πολυώροφων κτισμάτων (παρά το ότι η δυνατότητα αυτή επιτρέπεται για χώρους εκτός του ιστορικού τμήματος), επηρεάζει τη συνολική εικόνα του τοπίου αρνητικά. Οι ογκομετρικές διαφορές εντείνονται καθώς επίσης υπάρχει διαφοροποίηση και στη μορφή και το ύφος των παλαιών και σύγχρονων κτισμάτων. Δεδομένου ότι η περιοχή αποτελεί το ιστορικό τμήμα της πόλης, οι δράσεις οι οποίες πραγματοποιούνται στην περιοχή θα πρέπει να είναι συμβατές με τη συνολική εικόνα και το χαρακτήρα της. Μία προσπάθεια αναζωογόνησης της με στόχο την επανάκτηση της ιστορικής και πολιτιστικής της ταυτότητας σε συνδυασμό με τις σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης, θα μπορούσε να επιφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα.

5.3 Η Σχέση των Παλαιών με την Υπόλοιπη Πόλη του Βόλου

Η περιοχή των Παλαιών σήμερα λειτουργεί ως πόλος έλξης για τους κατοίκους της πόλης του Βόλου, προσφέροντας εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Εκτός από την κατοικία που έχει αναπτυχθεί στην περιοχή, η επαναχρησιμοποίηση των εγκαταλελειμμένων, μέχρι πρότινος, βιομηχανικών χώρων δημιούργησε νέους λόγους για την προσέλωση ατόμων (αγορά, διασκέδαση, εργασία). Οι παρεμβάσεις αυτές λειτούργησαν θετικά για την εικόνα και την ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και για την αντίληψη των χρηστών του χώρου. Το γεγονός ότι πρώην βιομηχανικοί χώροι και αποθήκες που βρίσκονταν εγκαταλελειμμένοι για χρόνια στην περιοχή αναπλάστηκαν με τη βοήθεια σύγχρονων μέσων, διατηρώντας παράλληλα τον ιστορικό τους χαρακτήρα, έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Η ύπαρξη χώρων που λειτουργούν σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα, ενώ παράλληλα αποτελούν μνημεία της παράδοσης και του παρελθόντος του συγκεκριμένου περιβάλλοντος, έχουν προσελκύσει το ενδιαφέρον των πολιτών και έχουν φέρει ταχύτατη ανάπτυξη στην περιοχή. Δίνεται βαρύνουσα σημασία στη διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα και θεωρείται ισχυρό στοιχείο για την προσέλωση των ατόμων, καθώς ανάλογοι χώροι δεν υπάρχουν μέχρι σήμερα στην υπόλοιπη πόλη, ενώ παράλληλα η περιοχή ενδείκνυται για τέτοιου είδους παρεμβάσεις λόγω του γενικότερου χαρακτήρα της. Συνεπώς, η χωροθέτηση επιχειρήσεων αλυσίδας που προσφέρουν διασκέδαση και εμπορικές δραστηριότητες, έχει οδηγήσει στην μεταφορά ενός αξιόλογου μεγέθους του ανθρώπινου δυναμικού της πόλης στην περιοχή των Παλαιών. Παράλληλα μετατοπίζεται το κέντρο βάρους από το κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος προς το δυτικό τμήμα της πόλης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ροών προς και από την περιοχή μελέτης, για εργασία ή για χρήση των δραστηριοτήτων που προσφέρονται.

Το βόρειο τμήμα των Παλαιών αποτελεί το μοναδικό τμήμα του πολεοδομικού ιστού το οποίο είναι τόσο έντονα οροθετημένο (από φυσικά και τεχνητά στοιχεία), γεγονός το οποίο επηρεάζει αρνητικά την ευκολία πρόσβασης και διέλευσης στην περιοχή. Το πρόβλημα αυτό γίνεται εμφανές παρακάτω με την παράθεση των ροών κυκλοφορίας, από και προς την περιοχή.

Η πρόσβαση στο βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών, με τη χρήση τροχοφόρων οχημάτων, πραγματοποιείται κυρίως μέσω της λεωφόρου Λαμπράκη (που αποτελεί το νότιο όριο της). Εναλλακτικά η πρόσβαση μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της παρόχθιας οδού Αλαμάνας και στη συνέχεια μέσω μίας μικρού πλάτους γέφυράς που οδηγεί στην οδό Μητρ. Γρηγορίου. Με ανάλογο τρόπο η έξοδος είναι εφικτή κυρίως μέσω της λεωφόρου Λαμπράκη και εναλλακτικά μέσω της παρόχθιας οδού Αρ. Ζάχου ή της οδού Παπαδιαμάντη.

Με τη χρήση της αστικής συγκοινωνίας, οι κάτοικοι της πόλης μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις στάσεις λεωφορείων που βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού Λαμπράκη και στην παρόχθια οδό Αρ. Ζάχου, λίγο πριν τη διασταύρωση της με την οδό Παπαδιαμάντη.

Όσον αφορά την κίνηση των πεζών η πρόσβαση και η έξοδος από την περιοχή μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των οδών που προαναφέρθηκαν, καθώς επίσης και μέσω μίας εναέριας πεζογέφυρας η οποία τέμνει κάθετα τις σιδηροδρομικές γραμμές και καταλήγει στο τέλος της οδού Φερών.

Γενικά, η νότια πλευρά της περιοχής μελέτης, η οποία οριοθετείται από τη λεωφόρο Λαμπράκη, ουσιαστικά αποτελεί τη μοναδική πλευρά του οικισμού που επιτρέπει την άνετη και εύκολη πρόσβαση και διέλευση από και προς σε αυτόν. Κατά μήκος του χειμάρρου Κραυσίδωνα είναι κατασκευασμένες δυο γέφυρες, έτσι ώστε να επιτρέπεται η επικοινωνία της περιοχής με την απέναντι όχθη. Παρά το γεγονός όμως αυτό, η γέφυρα που βρίσκεται αμέσως μετά την οδό Παπαδιαμάντη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα στενή, γεγονός το οποίο δυσχεραίνει την κυκλοφορία.

Τα Παλαιά του Βόλου, ανήκουν στις περιοχές που εμφανίζουν ταυτόχρονα στοιχεία παρακμής και αναδιάρθρωσης, διατηρούν ιστορικά στοιχεία της ταυτότητας της πόλης τα οποία αξίζει να διασωθούν και να αξιοποιηθούν κατάλληλα. Πέρα από τις δράσεις οι οποίες στοχεύουν στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων που προωθούν τον τουρισμό, την αναψυχή και την ψυχαγωγία στην περιοχή των Παλαιών, θα πρέπει να δοθεί έμφαση και στη ανάπτυξη κατοικίας και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, δράσεις οι οποίες θα ενισχύσουν δημογραφικά και κοινωνικά την περιοχή. Κατά συνέπεια αποτελεί βασική προϋπόθεση η βελτίωση των ροών κυκλοφορίας και

περισσότερο η δημιουργία ασφαλέστερων και καλύτερων οδών πρόσβασης και διέλευσης από την περιοχή. Έτσι ώστε η περιοχή να είναι ικανή να δεχθεί τη πληθυσμιακή αυτή αύξηση.

6 Ανάλυση – Παρουσίαση Αποτελεσμάτων Επιτόπιας Έρευνας

Η καταγραφή των αναγκών με τη χρήση ερωτηματολογίων αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό εργαλείο για την πραγματοποίηση έρευνας, σε κάθε επιστημονικό πεδίο. Τα αποτελέσματά τους έχουν βαρύνουσα σημασία όταν πρόκειται για περιπτώσεις σχεδιασμού κατοικημένων περιοχών. Στις περιπτώσεις αυτές αποτελούν ίσως το ισχυρότερο εργαλείο για την διεξαγωγή συμπερασμάτων, τα οποία εκφράζουν τις απόψεις των άμεσα ενδιαφερομένων και επηρεαζόμενων από τις δράσεις στην υπό εξέταση περιοχή. Οι ερωτώμενοι είναι συνήθως άνθρωποι που έρχονται σε επαφή σε καθημερινή βάση με την περιοχή μελέτης. Πρόσθετα, η χρήση ερωτηματολογίων έχει σημαντική σημασία ως εργαλείο του συμμετοχικού σχεδιασμού μέσω του οποίου η διαδικασία της πρότασης ενισχύεται από τις απόψεις και ανάγκες των κατοίκων της περιοχής μελέτης.

Παράλληλα η έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων είναι σε θέση να προσφέρει ιδιαίτερα σημαντικά αποτελέσματα τα οποία με την κατάλληλη επεξεργασία μπορούν να οδηγήσουν σε αξιόλογα συμπεράσματα για τις αντιδράσεις, τη συμπεριφορά και την αντίληψη των ατόμων, για κάθε επιστημονικό πεδίο που ερευνά την ανθρώπινη συμπεριφορά. Όπως παρουσιάστηκε στα πρώτα κεφάλαια η χωρική αντίληψη και συμπεριφορά των ατόμων προσεγγίστηκε από ερευνητές που χρησιμοποίησαν κατά βάση την μέθοδο των ερωτηματολογίων – συνέντευξης για να καταλήξουν σε συμπεράσματα που περιγράφουν τη σχέση αλληλεπίδρασης ανάμεσα στο άτομο και το αστικό και μη περιβάλλον.

Κατά ανάλογο τρόπο, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας πραγματοποιήθηκε έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων, τα οποία απευθύνθηκαν στους κατοίκους και εργαζόμενους του βορείου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών. Τα ερωτηματολόγια δομήθηκαν σύμφωνα με τα στοιχεία του χώρου που επισημάνθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, το οποίο περιελάμβανε την ανάλυση της περιοχής, και ακολουθώντας τις θεωρητικές κατευθύνσεις της περιβαλλοντικής

ψυχολογίας, που παρουσιάστηκαν στα τέσσερα πρώτα κεφάλαια. Η χρήση τους στοχεύει στην εκμαίευση στοιχείων για τον τρόπο με τον οποίο οι ερωτώμενοι αντιλαμβάνονται ή επηρεάζονται όσον αφορά τη συμπεριφορά και διάθεση τους από το χώρο κατοικίας ή εργασίας, ανάλογα.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά τα βήματα που ακολουθήθηκαν, από το στάδιο της οργάνωσης των ερωτηματολογίων, τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε, τους αρχικούς στόχους της έρευνας, έως τα αποτελέσματα-συμπεράσματα που προήλθαν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων.

6.1 Μεθοδολογία

6.1.1 Οργάνωση Ερωτηματολογίων

Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν, οργανώθηκαν σύμφωνα με το θεωρητικό υπόβαθρο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας που παρουσιάστηκε στα αρχικά κεφάλαια. Σε γενικές γραμμές η λογική που ακολουθήθηκε είχε κατεύθυνση από το γενικό στο ειδικό, ως εξής:

- Οι αρχικές ερωτήσεις περιελάμβαναν στοιχεία γενικού περιεχομένου (όπως ηλικία, φύλο, περιοχή κατοικίας και εργασίας),
- Στις ακόλουθες ερωτήσεις ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να περιγράψουν τη σχέση τους με την περιοχή μελέτης.
- Στη συνέχεια χρησιμοποιώντας ορισμένες από τις έννοιες των θεωρητικών της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις που αφορούσαν την αντίληψη που έχουν για το συγκεκριμένο περιβάλλον, τα συναισθήματα που πιθανόν να τους προκαλούν τα χωρικά στοιχεία που το συνθέτουν, να επισημάνουν όσα τους ενοχλούν ή τους αρέσουν και να παραθέσουν τη δική τους άποψη για τις ανάγκες της περιοχής.

Οι έννοιες που επιλέχθηκαν να χρησιμοποιηθούν, από τις θεωρίες της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, ήταν αυτές που εκφράζουν καταστάσεις και συναισθήματα που αναπτύσσονται στο αστικό περιβάλλον, καθώς η περιοχή μελέτης

αποτελεί τμήμα του αστικού ιστού της πόλης του Βόλου, παράλληλα δε να συμπίπτουν με τον χαρακτήρα της και τα χωρικά στοιχεία που περιέχει.

Ειδικότερα, σε μία από τις ερωτήσεις ζητήθηκε να περιγραφεί μία συνηθισμένη διαδρομή στο βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών. Η σημασία των διαδρομών επισημάνθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο. Οι διαδρομές αποτελούν ένα από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις νοητικές απεικονίσεις που έχουν για το περιβάλλον οι άνθρωποι, και σύμφωνα με τον Lynch (1960) είναι το σημαντικότερο. Πρόσθετα ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να εκτιμήσουν πόσο χρόνο χρειάζονται για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Ο υπολογισμός της χρονικής διάρκειας για κάθε διαδρομή και η ύπαρξη λαθών κατά την εκτίμηση της έχει άμεση σχέση με τον βαθμό οικειότητας του χώρου και την ύπαρξη ορόσημων, όπως υποστηρίζουν ο Golledge (1978), οι Sadalla, Burroughs και Staplin (1980), ο Briggs (1971), οι Canter & Tagg (1975). Συνεπώς, έχει ενδιαφέρον να εξεταστεί η παράμετρος αυτή στη δημιουργία χωρικής αντίληψης.

Μία άλλη έννοια της οποίας η μελέτη θεωρήθηκε πως θα απέδιδε ενδιαφέροντα αποτελέσματα είναι αυτή του προσωπικού χώρου. Όπως υποστήριξαν ο Hall (1966), ο Sommer (1969), οι Evans & Howard (1973) και ο Appleyard (1967), ο προσωπικός χώρος κάθε ανθρώπου περιορίζεται ή καταπατάτε από την ύπαρξη πλήθους ανθρώπων, οχημάτων, μεγάλων όγκων κτιρίων. Με βάση τις θεωρητικές προσεγγίσεις των παραπάνω ερευνητών, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να προσδιορίσουν εάν ο προσωπικός χώρος τους καταπατάτε και τι είναι αυτό που το προκαλεί. Η επισήμανση της αιτίας μπορεί να οδηγήσει στα χωρικά στοιχεία της περιοχής που χρήζουν παρέμβασης.

Λόγω του γεγονότος ότι το βόρειο τμήμα της περιοχής των Παλαιών αποτελεί ένα ιδιαίτερο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου, θα είχε σημασία να εξεταστεί το πώς αντιμετωπίζουν οι χρήστες αυτού του χώρου την ιδιαιτερότητα αυτή. Πρόσθετα ο Lynch (1960), επεσήμανε τη σημασία των ορίων ως βασικό στοιχείο του χώρου στη δημιουργία περιβαλλοντικών εικόνων και γενικότερα στη διαδικασία της αντίληψης του χώρου. Συνεπώς, αναγνωρίζοντας κατά την ανάλυση της περιοχής τα φυσικά και τεχνητά της όρια, και λαμβάνοντας υπόψη το κατά πόσο αυτά επηρέασαν την ανάπτυξη και τη μορφή της, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να

το εντοπίσουν και να παραθέσουν την άποψη τους, για το κατά πόσο αυτό επηρεάζει τη συναισθηματική τους κατάσταση και για ποιους λόγους.

Σε γενικό επίπεδο ζητήθηκε να αξιολογηθεί η περιβαλλοντική ποιότητα της περιοχής. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να αξιολογήσουν τη σχέση τους με την περιοχή και να επισημάνουν τις ανάγκες που έχει σε επίπεδο έργων, έτσι ώστε να αποτελέσει για αυτούς το ευχάριστο περιβάλλον, καθώς και να χαρακτηρίσουν κατά πόσο είναι ικανοποιητική η επαφή τους με την εν λόγω περιοχή. Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον προσδιορισμό των παρεμβάσεων, κατά το στάδιο της πρότασης.

Τέλος, οι συμμετέχοντες καλούνται να προσδιορίσουν τα χαρακτηριστικά στοιχεία του χώρου που επηρεάζουν τη συναισθηματική και αντιληπτική τους κατάσταση. Στην διαδικασία αυτή εμφανίζονται οι έννοιες της ευφορίας, του ωραίου, της χαράς, της πληθυσμιακής συσσώρευσης, του άγχους, της ανασφάλειας και του φόβου, που επισημάνθηκαν στα κεφάλαια 3 και 4, μέσα από τις θεωρίες των Milgram (1970), Glass & Singer (1972), Mitchell (1971), Altman (1975) και άλλων ερευνητών. Επιπρόσθετα ζητείται από τους ερωτηθέντες να επιδείξουν το χαρακτηριστικό στοιχεί της περιοχής, σύμφωνα με τη έννοια της αναγνωσιμότητας που εισήγαγε ο Lynch (1960), αλλά και να εντοπίσουν, αν υπάρχουν, επιμέρους ενότητες την περιοχή μελέτης.

Τα ερωτηματολόγια απευθύνθηκαν στους κατοίκους και στους εργαζόμενους του βορείου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών. Επιλέχθηκε το δείγμα της έρευνας να προέρχεται από αυτή τη μερίδα του πληθυσμού, διότι τα άτομα αυτά αποτελούν τους κύριους χρήστες του χώρου και παράλληλα είναι οι άμεσα επηρεαζόμενοι από τυχόν μεταβολές του συγκεκριμένου τοπίου.

Πληθυσμιακά ακριβή και επίσημα στοιχεία σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας για την πόλη τους Βόλου δεν βρέθηκαν. Από μία μελέτη που έγινε προ τριετίας, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε καταγραφή του πληθυσμού βρέθηκε πως οι κάτοικοι στο σύνολο της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών ανέρχονται περίπου στα 1400 άτομα, ενώ η συνολική έκταση της περιοχής είναι 367.131 τ.μ.. Λόγω των επιχειρήσεων που αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή ο πληθυσμός των εργαζομένων

εκεί έχει αυξηθεί. Από προσωπικούς υπολογισμούς οι εργαζόμενοι στην υπό εξέταση περιοχή ανέρχονται περίπου στα 450 άτομα. Αναλογικά, το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων προέρχεται από τους κατοίκους της περιοχής. Το δείγμα των ατόμων που κλήθηκε να απαντήσει είναι 80 άτομα, 50 από τους κατοίκους και 30 από τους εργαζομένους. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων είναι η ημικατευθυνόμενη συνέντευξη. Επιλέχθηκε η συγκεκριμένη μέθοδος, διότι στόχος της έρευνας είναι η απολαβή ποιοτικών στοιχείων για την περιοχή και όχι ποσοτικών. Τα ποιοτικά στοιχεία είναι σε θέση να δώσουν ουσιαστικές πληροφορίες για την περιοχή και για τα άτομα, οι οποίες έχουν κυρίως περιγραφική-αναλυτική σημασία και όχι στατιστική, που προέρχεται κατά την ανάλυση των ποσοτικών στοιχείων.

Στην συγκέντρωση μικρού αριθμού συμμετεχόντων συνέβαλλαν διάφοροι παράγοντες, οι οποίοι παρουσιάζονται παρακάτω:

- Το γεγονός ότι η περιοχή χαρακτηρίζεται ως αραιοκατοικημένη (πλήθος χώρων διασκέδασης, εγκαταλελειμμένων κτισμάτων, μεγάλων εμπορικών καταστημάτων).
- Η μέθοδος συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων (ημικατευθυνόμενη συνέντευξη) που χρησιμοποιήθηκε, η οποία απαιτεί χρονοβόρα διαδικασία.
- Η άρνηση ορισμένων κατοίκων της περιοχής να απαντήσουν ή να δώσουν σαφείς απαντήσεις.



6.1.2 Επεξεργασία Ερωτηματολογίων

Κατά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων, οι απαντήσεις του δείγματος θα διαχωριστούν σε αυτές που προέρχονται από τους κατοίκους της περιοχής μελέτης και σε αυτούς που εργάζονται στην περιοχή. Αυτό συμβαίνει γιατί αποτελούν δύο διαφορετικές ομάδες ατόμων, που έχουν άμεση σχέση με την περιοχή, αντιλαμβάνονται όμως το περιβάλλον διαφορετικά, καθώς και αυτό επιδρά με διαφορετικό τρόπο σε κάθε μία από αυτές.

Επίσης, ο λόγος για τον οποίο βρίσκονται τα άτομα της κάθε ομάδας στην περιοχή διαφέρει, συνεπώς θα διαφέρει το ενδιαφέρον που έχουν για την περιοχή, καθώς και χρόνος τον οποίο βρίσκονται στον εν λόγω χώρο. Πρόσθετα, έχει ενδιαφέρον να

παρουσιάζεται το ποσοστό του δείγματος το οποίο αποτελείται από άτομα που κατοικούν και εργάζονται στην συνοικία των Παλαιών. Τα άτομα της υποομάδας αυτής ανήκουν στη μεγαλύτερη (από πλευράς πλήθους ατόμων, καθώς επίσης το δείγμα αποτελείται από δύο κύριες ομάδες, των κατοίκων και των εργαζομένων) κατηγορία των κατοίκων της περιοχής, διότι η ιδιότητα του κατοίκου είναι πιο ισχυρή από την ιδιότητα του εργαζομένου στην περιοχή.

Όσον αφορά τις συσχετίσεις μεταξύ άλλων υποομάδων όπως φύλο και ηλικία, έχει ενδιαφέρον να επισημανθούν οι διαφορές στις απαντήσεις των ατόμων της κάθε υποομάδας, στις ερωτήσεις όπου εμφανίζονται αξιολογες διαφοροποιήσεις.

6.2 Στόχοι

Ο στόχος της χρήσης ερωτηματολογίων, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είναι κατά βάση διπλός. Τα συμπεράσματα που θα προκύψουν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων, αποσκοπούν στην διεξαγωγή συμπερασμάτων που θα συμβάλλουν στο σχεδιασμό της περιοχής μελέτης, καθώς και για το τρόπο με τον οποίο το αστικό περιβάλλον γίνεται αντιληπτό από τους χρήστες του και παράλληλα επηρεάζει τη συμπεριφορά και διάθεση τους, σε γενικό επίπεδο.

Η σημασία των αποτελεσμάτων είναι ιδιαίτερα σημαντική κατά τη φάση του σχεδιασμού. Οι χρήστες του χώρου είναι οι καλύτεροι γνώστες του και ταυτόχρονα οι άμεσα επηρεαζόμενοι από τυχόν μεταβολές του. Μέσα από τις απαντήσεις τους τα άτομα εκφράζουν τις ανάγκες της περιοχής, επισημαίνουν τα αρνητικά στοιχεία που πρέπει να περιοριστούν ή να εξαλειφθούν και τα θετικά στοιχεία τα οποία θα πρέπει να διατηρηθούν και να αναδειχθούν. Η γνώση τους για την περιοχή έχει αποκτηθεί διαχρονικά, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα, να είναι σε θέση να προσφέρουν χρήσιμες πληροφορίες και προτάσεις.

Παράλληλα, λόγω του τρόπου με τον οποίο οργανώθηκαν και των εννοιών που χρησιμοποιήθηκαν, τα ερωτηματολόγια, μέσα από κατάλληλη επεξεργασία, στοχεύουν στη συλλογή πληροφοριών και συμπερασμάτων για τον τρόπο με τον οποίο τα στοιχεία που συνθέτουν το συγκεκριμένο αστικό περιβάλλον των Παλαιών,

επηρεάζουν την συναισθηματική κατάσταση και διάθεση των χρηστών του, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνονται το εν λόγω περιβάλλον. Η περιοχή μελέτης, παρά την περιορισμένη έκταση της, περιέχει ένα σημαντικό αριθμό χωρικών στοιχείων, που είναι ικανά να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τους χρήστες του χώρου αυτού. Αποτελεί ένα ιδιαίτερο αστικό τοπίο λόγω του ιστορικού χαρακτήρα που έχει, των εδαφικών εναλλαγών που περιέχει, των χαρακτηριστικών χωρικών στοιχείων, καθώς και της πρόσφατης και ταχύτατης ανάπτυξης, αλλά και μεταβολής, που έφεραν οι επιχειρήσεις αναψυχής, ψυχαγωγίας και εμπορίου. Για το λόγο αυτό έχει ενδιαφέρον η διερεύνηση του πως όλες οι προαναφερθείσες συνιστώσες του αστικού τοπίου επιδρούν στη διαδικασία της χωρικής αποτύπωσης στο μυαλό των ατόμων, αλλά και επηρεάζουν την συναισθηματική τους κατάσταση.

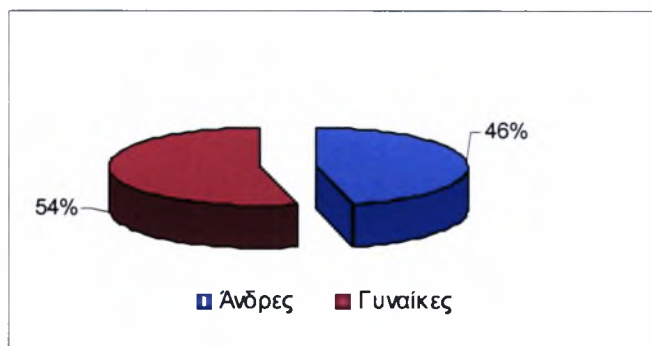
Ένας διαφορετικού χαρακτήρα στόχος είναι η γενίκευση των αποτελεσμάτων σε ένα ευρύτερο επίπεδο, στο οποίο θα παρουσιάζεται η συναισθηματική κατάσταση, η διάθεση και η αντίληψη των ανθρώπων σε σχέση με δεδομένα χωρικά στοιχεία.

6.3 Σχολιασμός Αποτελεσμάτων Έρευνας

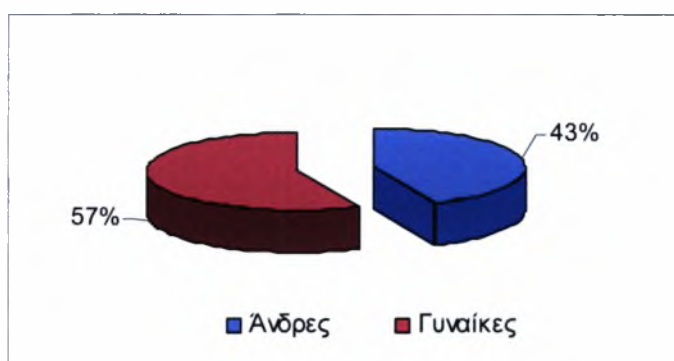
6.3.1 Γενικό Προφίλ του Πληθυσμού του Δείγματος

Ο πληθυσμός του δείγματος αποτελείται από 80 άτομα, εκ των οποίων τα 50 κατοικούν στην περιοχή των Παλαιών, ενώ τα 30 εργάζονται εκεί. Η επεξεργασία των απαντήσεων για κάθε μία από τις δύο ομάδες του δείγματος πραγματοποιήθηκε ξεχωριστά, έτσι ώστε να γίνουν εμφανείς οι τυχόν συσχετίσεις ή διαφοροποιήσεις των απαντήσεων τους.

Όσον αφορά τις γενικές ερωτήσεις στις οποίες οι συμμετέχοντες κλήθηκαν αρχικά να απαντήσουν, παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες για τη δημιουργία ενός προφίλ για τον πληθυσμό. Έχει σημασία να αποσαφηνιστεί εξ' αρχής πως δεν είχε προκαθοριστεί ο αριθμός των ερωτηθέντων για κάθε ηλικιακή ομάδα και φύλο. Κατά συνέπεια η επιλογή των συμμετεχόντων έγινε τυχαία. Αναφορικά με τους κατοίκους της περιοχής η αναλογία του δείγματος σε σχέση με το φύλο παρουσιάζεται στο γράφημα 6.1, ενώ για τους εργαζομένους στο γράφημα 6.2.



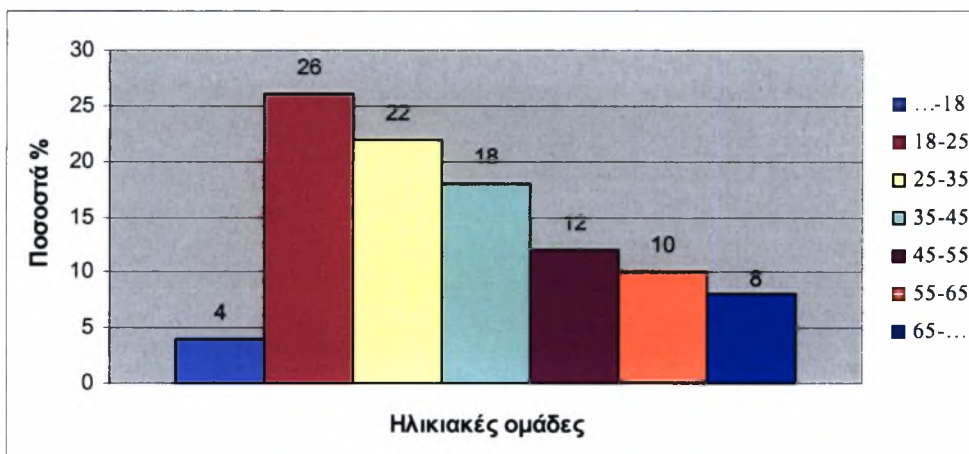
Γράφημα 6.1: Αναλογία Φύλου – Κάτοικοι



Γράφημα 6.2: Αναλογία Φύλου – Εργαζόμενοι

Από τα παραπάνω δύο γραφήματα φαίνεται πως η αναλογία ανδρών-γυναικών στις ομάδες των κατοίκων και των εργαζομένων κυμαίνεται στα ίδια σχεδόν ποσοστά, ενώ δεν εμφανίζονται μεγάλες αυξομειώσεις ανάμεσα στα ποσοστά των δύο φύλων.

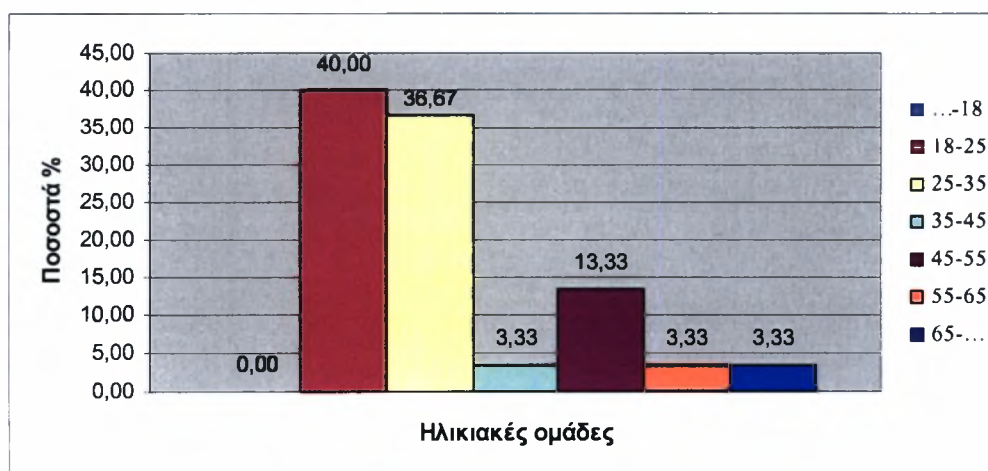
Σχετικά με την ηλικιακή διάρθρωση του δείγματος, εξ' αρχής καθορίστηκαν επτά ηλικιακές ομάδες, όπου το κάθε άτομο ανήκε σε μία από αυτές. Το γράφημα 6.3 εκφράζει την ηλικιακή διάρθρωση για την ομάδα των κατοίκων.



Γράφημα 6.3: Ηλικιακή Κατανομή Κατοίκων

Όπως παρουσιάζεται, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων ανήκει στις ηλικίες μεταξύ 18 και 25, ενώ το μικρότερο στις ηλικίες κάτω των 18. Τα ποσοστά των υπολοίπων ηλικιακών ομάδων ακολουθούν μία πτωτική πορεία, σχεδόν σταθερή, χωρίς ιδιαίτερες αυξομειώσεις.

Όσον αφορά την ηλικιακή διάρθρωση των εργαζομένων, όπως φαίνεται από το γράφημα 6.4, το μεγαλύτερο ποσοστό και σε αυτή την ομάδα, προέρχεται από τις ηλικίες μεταξύ 18 και 25, ενώ το αμέσως επόμενο προέρχεται από τις ηλικίες 25 έως 35. Ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα των 45 έως 55 και τέλος οι υπόλοιπες ομάδες έχουν το ίδιο χαμηλό ποσοστό.



Γράφημα 6.4: Ηλικιακή Κατανομή Εργαζομένων



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Άχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος Κραυσίδανας
- Πεζόδρομος
- Κυρηγμένα Διατηρητέα Κτίσματα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

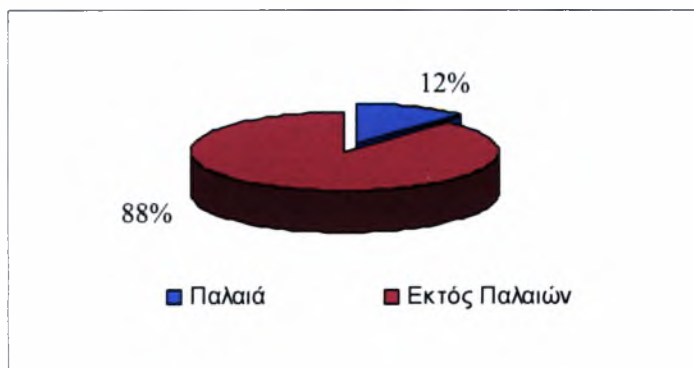
Χάρτης 5.3: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500

Όπως παρουσιάζεται οι ηλικίες μεταξύ 18 έως 25 υπεραντιπροσωπεύονται στο δείγμα και για τις δύο ομάδες. Όσον αφορά τους κατοίκους το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι τα άτομα αυτής της ηλικιακής κατηγορίας ήταν περισσότερο προσιτά κατά τη συνέντευξη. Πρόσθετα το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των ατόμων κατοικούν στις πολυώροφες κατοικίες στο βορειοδυτικό τμήμα της υπό μελέτης περιοχής (κοντά στο πανεπιστήμιο → αρκετοί φοιτητές). Κατά τη συλλογή των ερωτηματολογίων οι κάτοικοι εκεί ήταν περισσότερο δεκτικοί από ότι τα άτομα που κατοικούν στις μονοκατοικίες. Με αποτέλεσμα οι ηλικιακή ομάδα αυτή να αποτελεί ένα σημαντικό ποσοστό του δείγματος, ενώ παράλληλα προκύπτει πως το μεγαλύτερο ποσοστό των ατόμων που κατοικούν στις σύγχρονες πολυκατοικίες της περιοχής ανήκουν στις νεότερες ομάδες του πληθυσμού, ενώ οι κάτοικοι των μονοκατοικιών θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν περισσότερο επιφυλακτικοί κατά τη πραγματοποίηση της έρευνας. Σχετικά με τους εργαζομένους, το γεγονός ότι υπερισχύουν οι ηλικίες μεταξύ 18-25 στο δείγμα αυτής της ομάδας, αιτιολογείται από το χαρακτήρα των επιχειρήσεων, όπου απασχολούνται κυρίως νεαρά άτομα, καθώς και από τη διάθεση την οποία παρουσίασαν.

Ένα επίσης στοιχείο το οποίο συντελεί στην ολοκλήρωση του προφίλ για τον πληθυσμό του δείγματος, είναι η παρουσίαση του ποσοστού των κατοίκων των Παλαιών που εργάζονται στα Παλαιά και αυτών που εργάζονται εκτός της περιοχής μελέτης. Στο παρακάτω γράφημα απεικονίζεται η σχέση αυτή, όπου από τους 50 κατοίκους, το 12% εργάζεται στην περιοχή των Παλαιών.



Γράφημα 6.5: Περιοχή Εργασίας Κατοίκων

6.3.2 Η Σχέση με την Περιοχή των Παλαιών

Οι διαδρομές αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα ή το σημαντικότερο (για ορισμένους ερευνητές) στοιχείο του χώρου. Κατά συνέπεια θα είχε ενδιαφέρον να καταγραφεί και να μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζουν οι χρήστες του χώρου το στοιχείο των διαδρομών. Παράλληλά ο υπολογισμός της χρονικής διάρκειας μία διαδρομής θα μπορούσε να παρέχει πληροφορίες για το βαθμό εξοικείωσης του ατόμου με την υπό μελέτη περιοχή.

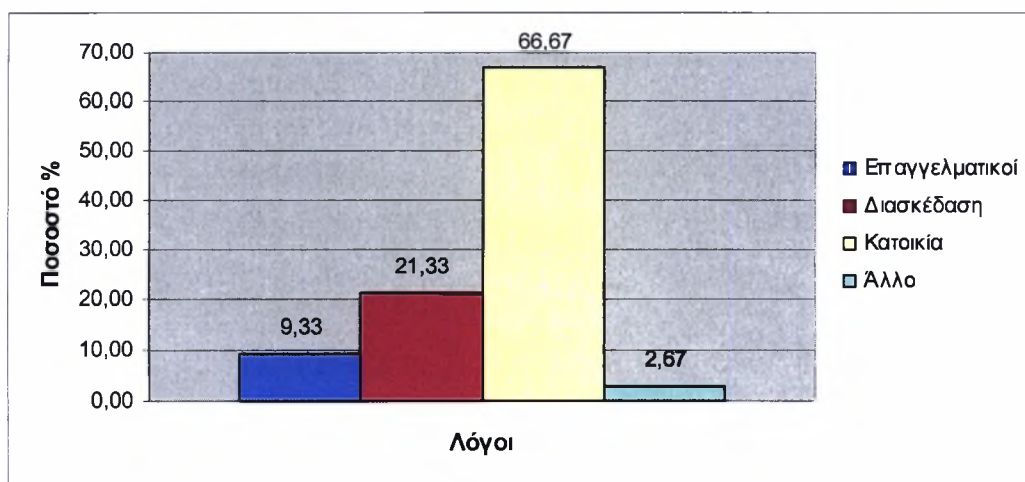
Αναφορικά με την συνοικία των Παλαιών οι συνήθεις διαδρομές που πραγματοποιούν οι κάτοικοι της περιοχής αφορούν καθημερινές δραστηριότητες (όπως μέχρι το φούρνο, την εκκλησία, το σχολείο, τον επαγγελματικό χώρο) και περιλαμβάνουν την οδό κατοικίας και τις περισσότερες φορές συνεχίζονται στις κύριες οδούς (Αρ. Ζάχου, Μητ. Γρηγορίου, Παγασών). Επιπλέον, σε ένα μικρό ποσοστό, ακολουθούνται διαδρομές που σχετίζονται με τους εμπορικούς χώρους και χώρους ψυχαγωγίας (που έχουν πρόσφατα αναπτυχθεί στην περιοχή) ή τους χώρους πρασίνου. Το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων υποτιμά την χρονική διάρκεια των διαδρομών (28 άτομα από τα 50 θεωρούν πως χρειάζονται χρόνο λιγότερο ή ίσο με 5 λεπτά για να πραγματοποιήσουν τις συγκεκριμένες διαδρομές). Το γεγονός αυτό συμπίπτει με τις μελέτες που έχουν προαναφερθεί στο κεφαλαίο 2, όπου σε περιπτώσεις που ο βαθμός εξοικείωσης με το περιβάλλον είναι υψηλός, εμπεριέχονται σφάλματα κατά τον υπολογισμό των αποστάσεων, τα οποία εκφράζονται με την υποτίμηση της εν λόγω απόστασης. Επιπροσθέτως τα στοιχεία του χώρου που χαρακτηρίζουν τις διαδρομές και αντιλαμβάνονται ως ορόσημα ή σύμβολα συμπίπτουν (όπως θα παρουσιαστεί παρακάτω) με τα χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής μελέτης (όπως ο ναός των Αγίων Θεοδώρων, το συγκρότημα Τσαλαπάτα, το κτίριο Λούλη).

Όσον αφορά τους εργαζόμενους στην περιοχή οι συνήθεις διαδρομές που πραγματοποιούν αφορούν την προσέλευση τους στο χώρο εργασίας. Χρησιμοποιούν κατά βάση τις κύριες οδούς (Αρ. Ζάχου, Μητ. Γρηγορίου, Φερρών, Λαμπράκη) και σε ένα μεγάλο ποσοστό δεν μετακινούνται στον υπόλοιπο χώρο των Παλαιών, πέραν της περιοχής εργασίας. Κατά αναλογία οι εργαζόμενοι στην περιοχή θεωρούν πως χρειάζονται περισσότερο χρόνο, από τους κατοίκους, για να πραγματοποιήσουν

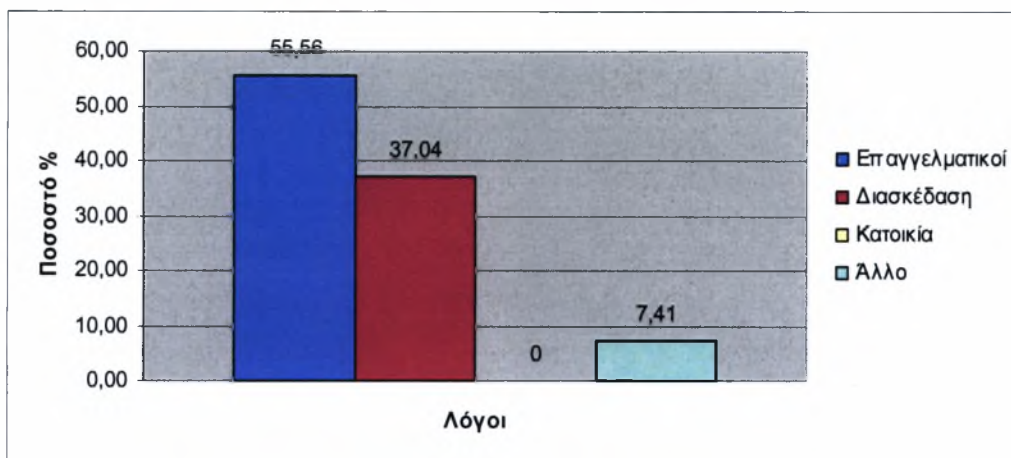
τις επιθυμητές διαδρομές (15 άτομα από τα 30 θεωρούν πως χρειάζονται 10 λεπτά, ενώ 10 άτομα θεωρούν πως χρειάζονται 5 λεπτά). Το γεγονός αυτό ήταν αναμενόμενο, δεδομένου της σχέσης των ατόμων με την περιοχή, το βαθμό εξοικείωσης και τον λόγο για τον οποίο αναγκάζονται να πραγματοποιήσουν τις συγκεκριμένες διαδρομές. Επίσης και η ομάδα αυτή των ερωτηθέντων επεσήμανε ως χαρακτηριστικά στοιχεία των διαδρομών τα χωρικά στοιχεία που προσδίδουν αναγνωσιμότητα στο χώρο (όπως θα παρουσιαστεί παρακάτω), ορισμένα από αυτά είναι το συγκρότημα Τσαλαπάτα, το κτίριο Λούλη, το εμπορικό κέντρο Old City, το γήπεδο Μαγνησιακού.

Συνολικά όσον αφορά τις διαδρομές, θα μπορούσε να θεωρηθεί πως τα αποτελέσματα των ερωτήσεων ταυτίζονται με τις θεωρίες που έχουν αναπτυχθεί κατά το παρελθόν και προσδιορίζουν τη σημασία των διαδρομών στην αντίληψη των ατόμων για το περιβάλλον, το οποίο χρησιμοποιούν. Οι συχνότητα με την οποία επιλέγονται οι οδοί κατά τις διαδρομές απεικονίζεται στο χάρτη 6.1.

Λόγω του χαρακτήρα που έχει αποκτήσει πρόσφατα η περιοχή των Παλαιών, όπου εκτός από κατοικία περιλαμβάνει χρήσεις ψυχαγωγίας και εμπορικές, καθώς επίσης και λόγω της ιδιαιτερότητας, που παρουσιάζει (αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικά κτίρια, παραδοσιακή αρχιτεκτονική), θεωρήθηκε πως θα έχει ενδιαφέρον να εξεταστούν οι λόγοι για τους οποίους οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι της περιοχής βρίσκονται στην περιοχή. Στα παρακάτω γραφήματα (6.6 και 6.7) αναπαρίστανται τα ποσοστά των κατοίκων και των εργαζομένων αντίστοιχα.



Γράφημα 6.6: Λόγοι για τους οποίους Επιλέγουν την Περιοχή – Κάτοικοι



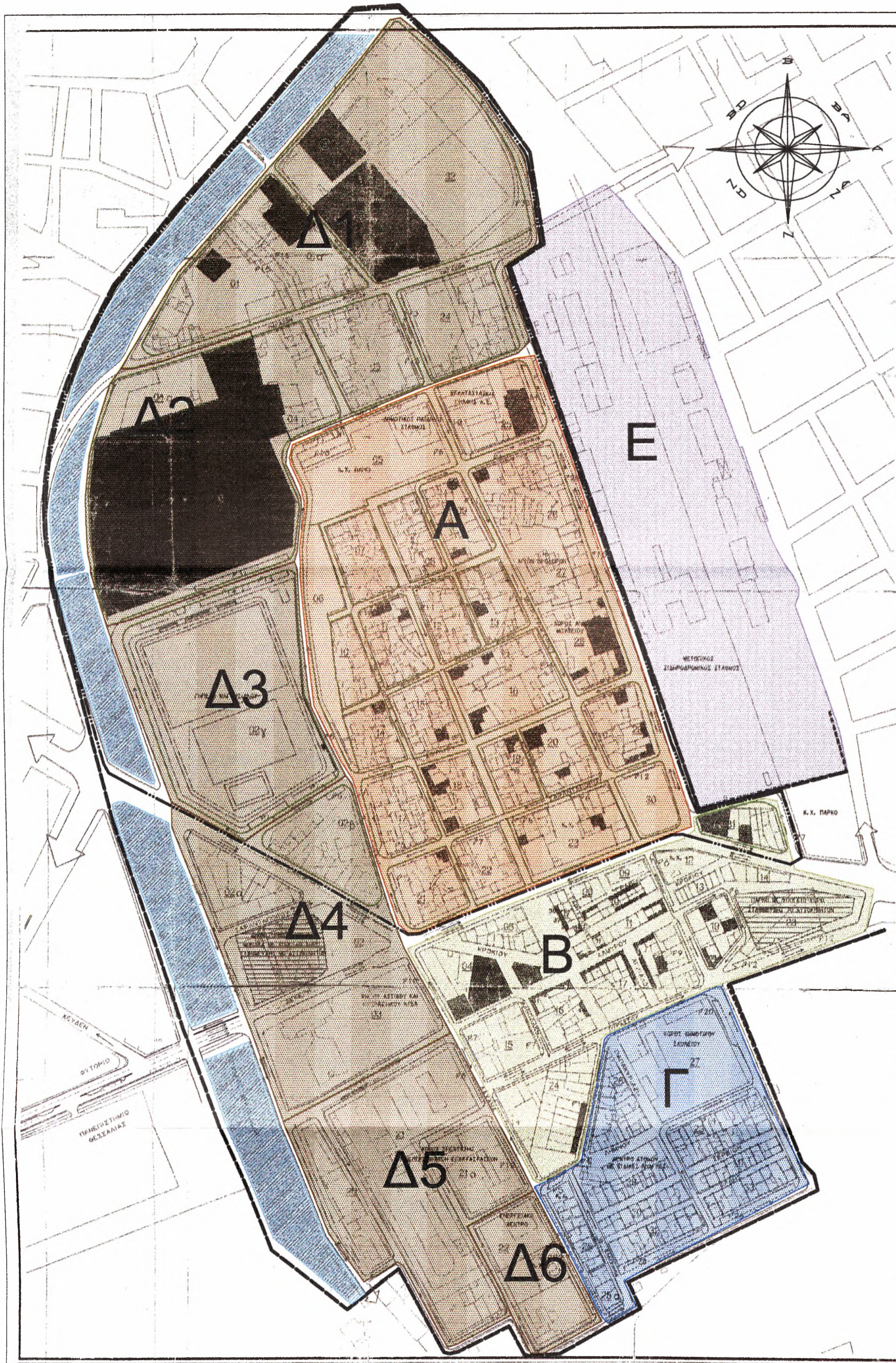
Γράφημα 6.7: Λόγοι για τους οποίους Επιλέγουν την Περιοχή – Εργαζόμενοι

Από το γράφημα 6.6 προκύπτει πως ένα μικρό ποσοστό των κατοίκων επιλέγει την περιοχή για διασκέδαση και γενικότερα για άλλες δραστηριότητες, ενώ μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των εργαζομένων που επιλέγει την περιοχή για τις αντίστοιχες δραστηριότητες.

Πίνακας 6.1: Λόγοι επιλογής της περιοχής Παλαιών

Λόγοι Επαφής με την Περιοχή					
	Επαγγελματικοί	Διασκέδαση	Κατοικία	Άλλο	Σύνολο
Κάτοικοι	9,33	21,33	66,67	2,67	100,00
Εργαζόμενοι	55,56	37,04	0	7,41	100,00
Σύνολο	28,68	27,91	38,76	4,65	100,00

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων και από τις δύο ομάδες, χαρακτηρίζει τη σχέση του με την περιοχή των Παλαιών ως ευχάριστη/ικανοποιητική. Όπως φαίνεται και από τα γραφήματα 6.8 και 6.9 το ποσοστό το οποίο χαρακτηρίζει αρνητικά τη σχέση του με την περιοχή είναι πολύ μικρό.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή
- Χείμαρρος Κραυσίδωνας

Προτεινόμενοι Τομείς

- Τομέας Α
- Τομέας Β
- Τομέας Γ
- Τομέας Δ
- Τομέας Ε

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 5.2: Προτεινόμενοι
Τομείς (Τροποποίηση
Όρων Δόμησης και
Χρήσεων Γης στη Συνοικία
"Παλιά" του Δ. Βόλου)

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500



Γράφημα 6.8: Χαρακτηρισμός Σχέσης με την Περιοχή – Κάτοικοι



Γράφημα 6.9: Χαρακτηρισμός Σχέσης με την Περιοχή – Εργαζόμενοι

6.3.3 Η Αντίληψη των Κατοίκων για την Περιοχή – Επίδραση στη Συμπεριφορά και Διάθεση τους

Λόγω του γεγονότος ότι η περιοχή μελέτης αποτελεί τμήμα του αστικού ιστού της πόλης, συνεπάγεται πως στην περιοχή δρουν και αναπτύσσονται δραστηριότητες αλλά και χωρικά στοιχεία, τα οποία απαντώνται σε κάθε αστικό τοπίο. Για το λόγο αυτό εξετάστηκε εάν ο πληθυσμός του δείγματος αισθάνεται να περιορίζεται ή να καταπατείται ο προσωπικός του χώρος. Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων παρουσιάζονται παρακάτω, με τη μορφή γραφήματος, για τους κατοίκους και τους εργαζομένους, 6.10 και 6.11 αντίστοιχα.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

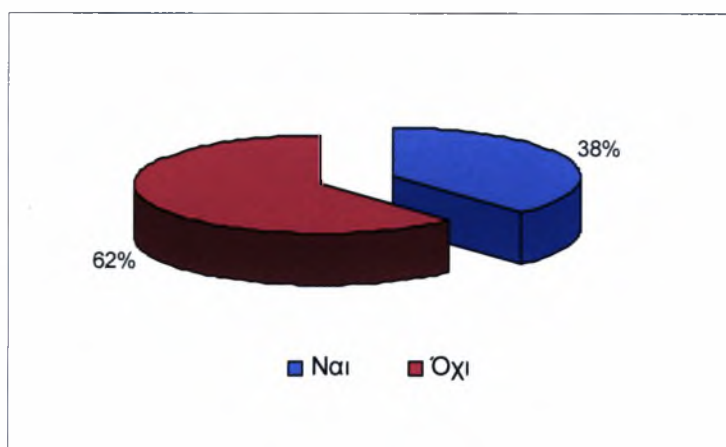
- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
 - Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
 - Ρυμοτομική Γραμμή
 - Αξονική Γραμμή
- Χρήσεις Γης**
- Κατοικία
 - Εμπόριο
 - Ψυχαγωγία
 - Αθλητισμός
 - Εκπαίδευση
 - Αρχαιολογικοί Χώροι
 - Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
 - Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
 - Άχτιστοι Χώροι
 - Χώροι Πρασίνου
 - Χείμαρρος Κραυσίδωνας
 - Πεζόδρομος
 - Κυρηγμένα Διατηρητέα Κτίσματα

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

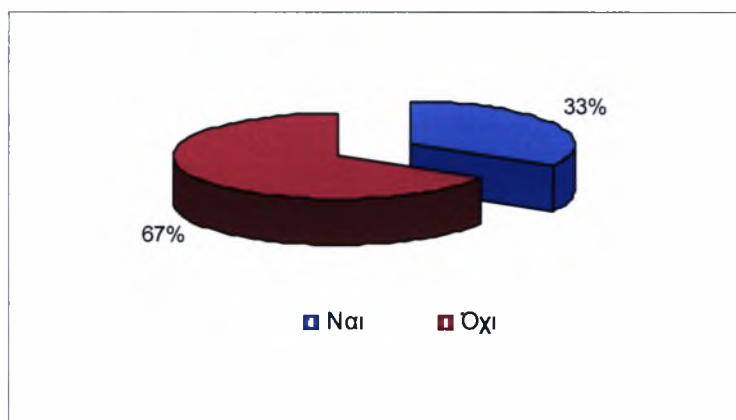
**Χάρτης 5.3: Υφιστάμενες
Χρήσεις Γης**

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500



Γράφημα 6.10: Περιορισμός Προσωπικού Χώρου – Κάτοικοι



Γράφημα 6.11: Περιορισμός Προσωπικού Χώρου – Εργαζόμενοι

Όπως παρουσιάζεται στα παραπάνω δύο γραφήματα τα ποσοστά των κατοίκων και των εργαζομένων κυμαίνονται περίπου στις ίδιες τιμές, χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις. Θα μπορούσε να τονιστεί πως από τους 50 κατοίκους που ερωτήθηκαν οι 19 απάντησαν θετικά στην ερώτηση, ενώ από τους 30 εργαζομένους οι 10. Πιθανότατα το γεγονός πως το ποσοστό των κατοίκων είναι μεγαλύτερο από των εργαζομένων, να έγκειται στο ότι η σχέση τους με την περιοχή είναι πολύ πιο στενή. Συνεπώς, επηρεάζονται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα χαρακτηριστικά στοιχεία του χώρου και τους προσδίδουν μεγαλύτερη σημασία.

Στη συνέχεια, ζητήθηκε από όσους συμμετέχοντες απάντησαν θετικά στην ερώτηση, να προσδιορίσουν το χώρο και το λόγο που αισθάνονται ότι περιορίζεται ο προσωπικός τους χώρος. Η ερώτηση αυτή ήταν ελεύθερη, χωρίς να έχουν



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Αχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος Κραυσίδανας
- Πεζόδρομος

Συχνότητα Επίλογής Διαδρομών

- Πολύ Υψηλή
- Υψηλή
- Μέση
- Χαμηλή
- Πολύ Χαμηλή

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.1: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου - Διαδρομές

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΛ: 1:2.500

προκαθοριστεί οι πιθανές απαντήσεις και παράλληλα δεν υπήρχε κανένας περιορισμός στον αριθμό των απαντήσεων. Η επεξεργασία των απαντήσεων έγινε ξεχωριστά για τις ομάδες των εργαζομένων και των κατοίκων. Οι απαντήσεις κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με τον τομέα που επεσήμαναν, σε 5 κατηγορίες για τους κατοίκους και 4 για τους εργαζομένους. Στους πίνακες 6.2 και 6.3 παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση για κάθε ομάδα, η συχνότητα και τα ποσοστά επί τις εκατό, των απαντήσεων.

Πίνακας 6.2: Αιτίες Περιορισμού του Προσωπικού Χώρου των Κατοίκων

Κάτοικοι		
Περιορισμός Προσωπικού Χώρου	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Λόγω των εμπορικών κέντρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, έρχονται πολλοί άνθρωποι και πολλά αυτοκίνητα στην περιοχή, αυξημένη κίνηση, πολλή φασαρία (ιδιαίτερα στα τμήματα αυτά της συνοικίας)	8	42,11
Από τα οχήματα στις κύριες οδούς (Μητρ. Γρηγορίου, Λαμπράκη, Ζάχου), αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, ή προκαλείται κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής	9	47,37
Στο Old City, από τους μεγάλους όγκους κτιρίων και τους πολλούς ανθρώπους	1	5,26
Από το μεγάλο αριθμό παρκαρισμένων οχημάτων, από τους θαμώνες των κέντρων διασκέδασης και ψυχαγωγίας	5	26,32
Από τα νέα ψηλά και ογκώδη κτίρια, γιατί κρύβουν τη θέα	3	15,79
Σύνολο	26	136,84

Πίνακας 6.3: Αιτίες Περιορισμού του Προσωπικού Χώρου των Εργαζομένων

Εργαζόμενοι		
Περιορισμός Προσωπικού Χώρου	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Από τα οχήματα στις σημαντικότερες οδούς, (Μητ. Γρηγορίου, Λαμπράκη, Ζάχου), αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες ή προκαλείται κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής	8	80,00
Από τα σταθμευμένα οχήματα και τα πολύ στενά πεζοδρόμια, στη Λαχανιά, δεν υπάρχει χώρος για να κινηθούν άφοβα οι πεζοί.	1	10,00
Old city και η γύρω περιοχή, πολύ ψηλά κτίρια με μεγάλους όγκους - πολλοί άνθρωποι, πολυσύχναστος χώρος	2	20,00
Παγασών με Μητρ. Γρηγορίου, ανεφοδιασμός Old City, πολλά φορτηγά και οχήματα	1	10,00
Σύνολο	12	120,00

Η συχνότερη αιτία που αναφέρθηκε από τους κατοίκους είναι η κίνηση των οχημάτων στις πολυσύχναστες οδούς (Μητρ. Γρηγορίου, Αρ. Ζάχου, Λαμπράκη), κατά την οποία τα οχήματα αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες ή δημιουργείται



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Κυκλοφοριακοί Φόρτοι

- Υψηλή Κυκλοφορία Οχημάτων
- Μέση Κυκλοφορία Οχημάτων
- Χαμηλή Κυκλοφορία Οχημάτων
- Πεζόδρομος

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Αγτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος Κραυσίδανας
- Κυρηγμένα Διατηρητέα Κτίσματα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.2: Εικόνα Ανάλυσης Τοπίου - Κυκλοφοριακοί Φόρτοι

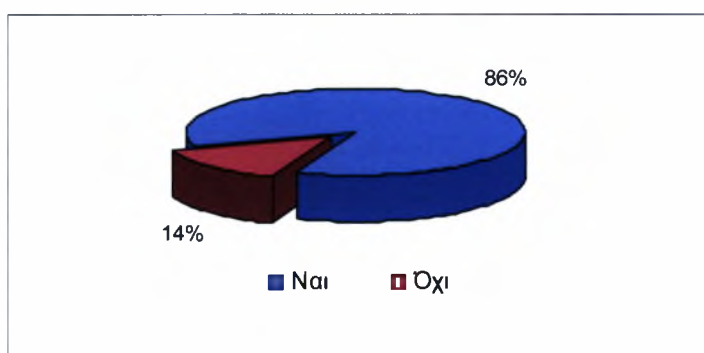
Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΛ: 1:2.500

κυκλοφοριακή συμφόρηση της ώρες αιχμής. Η αμέσως επόμενη αιτία που αναφέρθηκε είναι η αυξημένη κίνηση που υπάρχει στην περιοχή, λόγω των εμπορικών κέντρων και κέντρων ψυχαγωγίας που λειτουργούν τα τελευταία χρόνια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ατόμων που επισκέπτονται την περιοχή, την αύξηση του θορύβου και των οχημάτων, *κινούμενων και σταθμευμένων*.

Αναφορικά με τους εργαζομένους, οι απόψεις τους συμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό με αυτές των κατοίκων. Οι περισσότεροι από αυτούς που απάντησαν θετικά στην αρχική ερώτηση, θεωρούν πως ο προσωπικός τους χώρος περιορίζεται ή καταπατείται από την κίνηση των τροχοφόρων οχημάτων στις πολυσύχναστες οδούς της περιοχής (Μητρ. Γρηγορίου, Αρ. Ζάχου, Λαμπράκη), για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως από τους κατοίκους. Επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός πως συνολικά οι περισσότερες αιτίες περιορισμού ή καταπάτησης του προσωπικού χώρου των ατόμων, έχουν ως βάση τα τροχοφόρα οχήματα κινούμενα ή σταθμευμένα.

Λόγω ορισμένων χωρικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την περιοχή μελέτης (χείμαρρος Κραυσίδωνας, Λεωφόρος Λαμπράκη, Σιδηροδρομικές Γραμμές) και παράλληλα αποτελούν φυσικά ή τεχνητά όρια της, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να εξεταστεί κατά πόσο οι συμμετέχοντες αντιλαμβάνονται την περιοχή ως περιοχή με νοητά όρια. Στην περίπτωση που η απάντηση τους ήταν θετική, τους ζητήθηκε να *αποσαφηνίσουν* περαιτέρω εάν ενοχλούνται ή όχι από την ύπαρξη ορίων και τους λόγους. Στο γράφημα 6.12 παρουσιάζονται υπό μορφή ποσοστού οι απαντήσεις των 50 κατοίκων στο πρώτο σκέλος της ερώτησης, ενώ αντίστοιχα στο γράφημα 6.13 αναπαρίστανται οι απαντήσεις των 30 εργαζομένων.



Γράφημα 6.12: Υπαρξη Νοητών Ορίων - Κάτοικοι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Οριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Άχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος Κραυσίδονας
- Πεζόδρομος

Θετικά Χαρακτηριστικά Στοιχεία του Χώρου

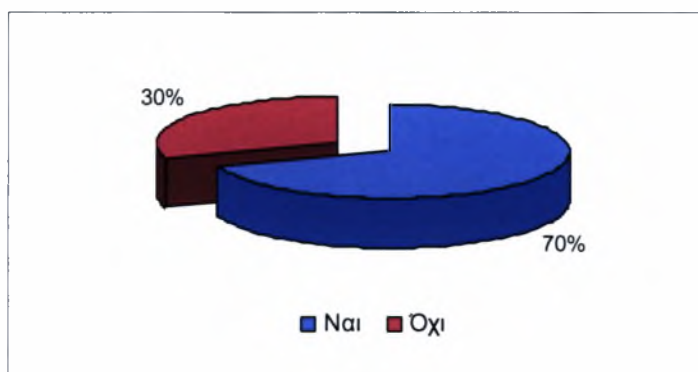
- Αναγνωσιμότητα - Ορόσημα
- Ενότητα 1
- Ενότητα 2
- Όρια
- Ευφορία
- Χαρά
- Ομορφο
- Θέα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.3: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 1

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

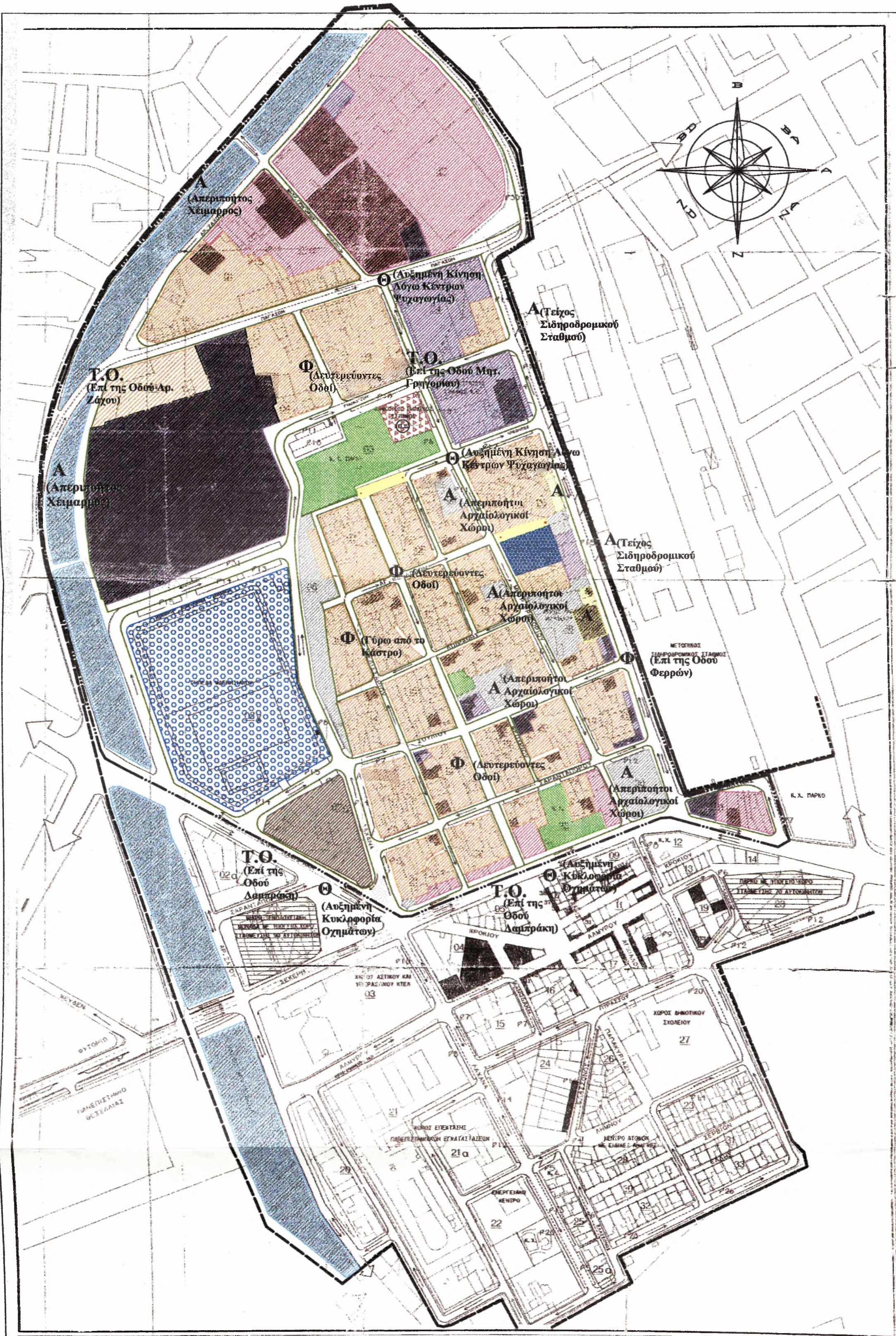
ΚΑ: 1:2.500



Γράφημα 6.13: Ύπαρξη Νοητών Ορίων – Εργαζόμενοι

Όπως εμφανίζεται στα παραπάνω δύο γραφήματα, το ποσοστό των εργαζομένων που δεν αντιλαμβάνονται την περιοχή ως περιοχή με νοητά όρια είναι σχεδόν διπλάσιο από αυτό των κατοίκων. Πάρα τη διαφορά αυτή μεταξύ των ποσοστών των δύο ομάδων, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί υψηλό το ποσοστό των κατοίκων και των εργαζομένων που απάντησαν θετικά στην ερώτηση. Από τους 50 κατοίκους οι 43 θεωρούν πως η περιοχή έχει νοητά όρια, ενώ από τους 30 εργαζομένους οι 21. Θα μπορούσε να θεωρηθεί πως η διαφορά ανάμεσα στα ποσοστά που εκφράζουν τις απαντήσεις των δύο ομάδων, είναι αποτέλεσμα της καθημερινής και ισχυρότερης σχέσης που έχουν οι κάτοικοι με την συνοικία των Παλαιών. Οι άνθρωποι αυτοί βρίσκονται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα στην περιοχή, δέχονται ισχυρότερες και περισσότερες επιρροές από το συγκεκριμένο περιβάλλον και έχουν τη δυνατότητα να αντιληφθούν πιο εύκολα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στοιχεία του εν λόγω χώρου.

Στο δεύτερο σκέλος της ερώτησης αυτής κλήθηκαν να απαντήσουν όσοι απάντησαν καταφατικά στο πρώτο. Από την επεξεργασία των στοιχείων έχουμε ότι, από τους 43 κατοίκους, μόνο ένας ενοχλείται από την ύπαρξη ορίων, ενώ από τους 21 εργαζομένους οι 7 ενοχλούνται από την ύπαρξη ορίων. Τα ποσοστά των διαφορετικών απαντήσεων αναπαρίστανται στα παρακάτω γραφήματα, 6.14 για τους κατοίκους και 6.15 για τους εργαζομένους.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Άχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος
- Κραυσίδωνας
- Πεζόδρομος

Αρνητικά Χαρακτηριστικά Στοιχεία του Χώρου

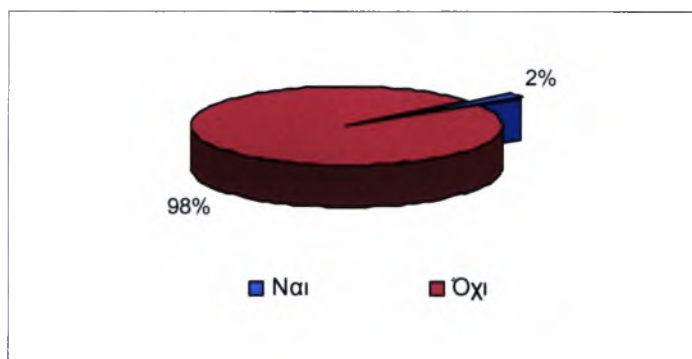
- Α**
Ασχημο
- Θ**
Ενόχληση από Θόρυβο
- Φ**
Ανασφάλεια από Ανεπαρκή Φωτισμό
- Τ.Ο.**
Φόβος από Τροχοφόρα Οχήματα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

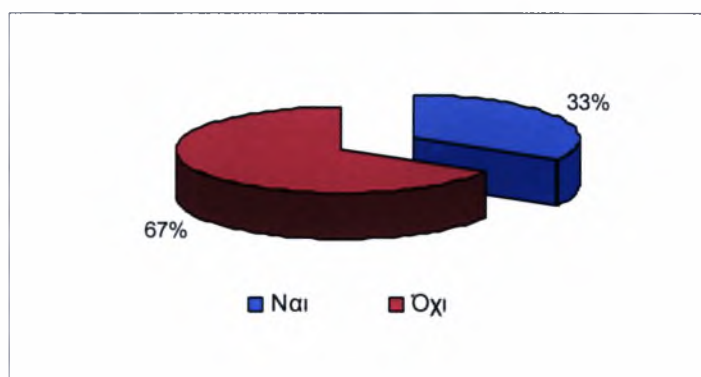
Χάρτης 6.4: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 2

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500



Γράφημα 6.14: Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων – Κάτοικοι



Γράφημα 6.15: Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων – Εργαζόμενοι

Το ποσοστό των εργαζομένων που ενοχλείται από την ύπαρξη ορίων είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από αυτό των κατοίκων, όπως φαίνεται και από τα παραπάνω γραφήματα. Παρά το γεγονός αυτό, η πλειοψηφία και των δύο ομάδων δεν ενοχλείται από την ύπαρξη τους. Γενικά συμπεραίνεται πως η ύπαρξη ορίων είναι αποδεκτή από τους χρήστες του χώρου και λειτουργεί θετικά στη συμπεριφορά και διάθεση τους.

Η περαιτέρω αιτιολόγηση των απαντήσεων τους, που ζητήθηκε στη συνέχεια, είχε ελεύθερη μορφή και δεν υπήρχε περιορισμός στον αριθμό των απαντήσεων. Οι λόγοι τους οποίους επεσήμαναν κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με το βασικό στοιχείο στο οποίο αναφερόταν. Η κατηγοριοποίηση η οποία έγινε επί των απαντήσεων, η συχνότητα και τα ποσοστά τους επί τις εκατό παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες για τους κατοίκους και τους εργαζομένους της περιοχής Παλαιών Βόλου.

Πίνακας 6.4: Λόγοι που Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων - Κάτοικοι

Κάτοικοι		
Λόγοι που ενοχλεί η ύπαρξη ορίων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Έχει δημιουργηθεί η εντύπωση πως δεν ανήκει στο Βόλο	1	100
Σύνολο	1	100

Πίνακας 6.5 : Λόγοι που Δεν Ενοχλεί η ύπαρξη Ορίων - Κάτοικοι

Κάτοικοι		
Λόγοι που δεν ενοχλεί η ύπαρξη ορίων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Της προσδίδει το χαρακτήρα της γειτονιάς	17	40,48
Διατηρεί έτσι την ιστορικότητα - παράδοση	4	9,52
Είναι ξεχωριστή από τις άλλες συνοικίες	5	11,90
Διευκολύνει τον προσανατολισμό μέσα στην περιοχή	1	2,38
Θεωρείται αυτονόητο - έτσι ήταν πάντα	3	7,14
Αίσθημα ασφάλειας	11	26,19
Ουδετερότητα - δεν προκαλούν προβλήματα στην καθημερινή ζωή	18	42,86
Σύνολο	59	140,48

Πίνακας 6.6: Λόγοι που Ενοχλεί η Ύπαρξη Ορίων - Εργαζόμενοι

Εργαζόμενοι		
Λόγοι που ενοχλεί η ύπαρξη ορίων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
ΟΣΕ (τείχος - ατυχήματα)	2	28,57
Δύσκολη πρόσβαση – έξοδος	5	71,43
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	2	28,57
Υψηλή συγκέντρωση χρήσεων	1	14,29
Σύνολο	10	142,86

Πίνακας 6.7: Λόγοι που Δεν Ενοχλεί η ύπαρξη Ορίων - Εργαζόμενοι

Εργαζόμενοι		
Λόγοι που δεν ενοχλεί η ύπαρξη ορίων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Αίσθημα ασφάλειας	1	7,14
Ειδικός χαρακτήρας (παραδοσιακός – ιστορικός)	3	21,43
Ξεχωρίζει, γίνεται εύκολα αντιληπτή	4	28,57
Ουδετερότητα - δεν προκαλούν προβλήματα στην καθημερινή ζωή	8	57,14
Σύνολο	16	114,29

Όσον αφορά τους κατοίκους, σύμφωνα με τους παραπάνω πίνακες, από τους 42 που απάντησαν πως δεν τους ενοχλεί η ύπαρξη ορίων στην περιοχή, το 42,86% δεν αναφέρει κάποιο συγκεκριμένο λόγο, ή θεωρεί πως δεν προκαλούν προβλήματα στην καθημερινή ζωή, διατηρώντας ουδέτερη στάση ως προς τα αιτία που δε τους

ενοχλούν. Το 40,48% υποστηρίζει πως τα όρια είναι η αιτία που η περιοχή διατηρεί έως σήμερα χαρακτήρα γειτονιάς, ενώ το 26,19% αναφέρει πως η ύπαρξη τους δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας. Υπάρχουν επίσης και άλλες απόψεις, σύμφωνα με τις οποίες η διατήρηση του ιστορικού-παραδοσιακού τοπίου της περιοχής οφείλεται στην ύπαρξη των ορίων, ή το γεγονός ότι έχει αναπτύξει η περιοχή ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα, ο οποίος διευκολύνει την διάκριση της, από τις άλλες συνοικίες.

Σχετικά με τις απαντήσεις των εργαζομένων, από τους 7 οι οποίοι απάντησαν πως η ύπαρξη ορίων τους ενοχλεί, το 71,43% υποστηρίζει πως δυσχεραίνουν την πρόσβαση και την έξοδο από την περιοχή, ενώ το 28,57% θεωρεί πως η κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται τις ώρες αιχμής οφείλεται στην ύπαρξή τους. Επίσης, το 28,57% επισημαίνει την μεταφορά του Σιδηροδρομικού Σταθμού, λόγω ατυχημάτων που προκαλούνται στην περιοχή και την καταστροφή του τείχους κατά μήκος της οδού Φερρών.

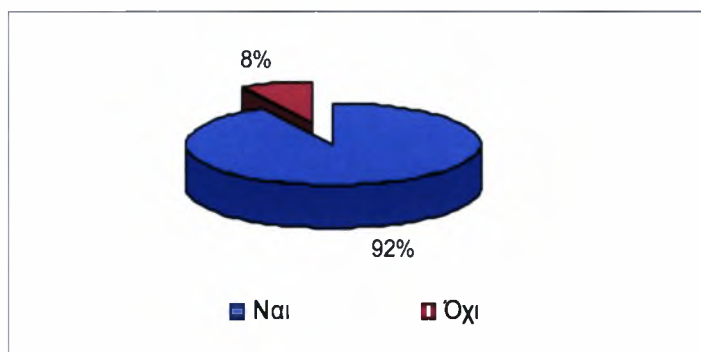
Από τους 14 εργαζομένους οι οποίοι απάντησαν αρνητικά στην ερώτηση εάν η ύπαρξη ορίων τους ενοχλεί, το 57,14% δεν αναφέρει λόγο ή θεωρεί πως δεν προκαλούν προβλήματα στην δραστηριότητες των ατόμων. Η αμέσως επόμενη συνήθης απάντηση εκφράζει το 28,57% των ατόμων και υποστηρίζει πως τα όρια καθιστούν την περιοχή ευκολότερα αντιληπτή από τις άλλες, ενώ το 21,43% των εργαζομένων θεωρεί πως στην ύπαρξη τους οφείλεται η διατήρηση του ιστορικού – παραδοσιακού χαρακτήρα των Παλαιών και τέλος το 7,14% υποστηρίζει πως προσφέρουν το αίσθημα ασφάλειας.

Το γεγονός ότι το 33% των εργαζομένων που εντοπίζουν την ύπαρξη ορίων, θεωρεί πως προκαλούν προβλήματα και τους ενοχλεί η ύπαρξή τους, ενώ από τους 43 κάτοικους μόνο το 2,33% ενοχλείται, μπορεί να ερμηνευτεί από τη φύση των απαντήσεων που ακολούθησαν, σε συνδυασμό με το λόγο για τον οποίο τα άτομα της κάθε ομάδας βρίσκονται στην περιοχή. Οι συχνότερες απαντήσεις των εργαζομένων εξέφραζαν προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων και τον περιορισμένο αριθμό προσβάσεων και εξόδων από την περιοχή, που προφανώς απαντώνται κατά την προσέλευση τους στο χώρο εργασίας (το λόγο για τον οποίο βρίσκονται στην περιοχή). Οι κάτοικοι όμως θεωρούν σημαντικότερη τη γειτονία που έχει αναπτυχθεί

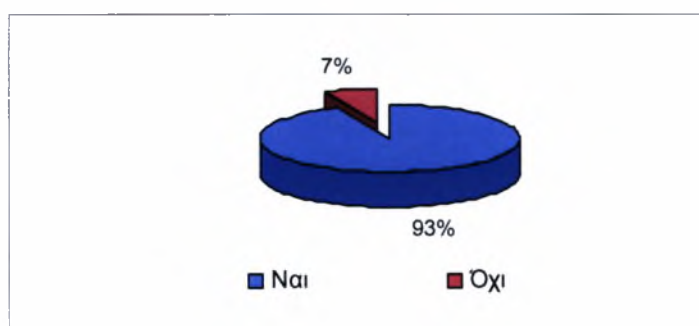
στην περιοχή, τον ιστορικό-παραδοσιακό χαρακτήρα που διατηρείται έως σήμερα και την ασφάλεια που τους προσφέρει η ύπαρξη μίας νοητά οριοθετημένης περιοχής.

Επίσης, το γεγονός ότι η κατηγοριοποίηση που πραγματοποιήθηκε στις απαντήσεις των εργαζομένων της συνοικίας των Παλαιών, συμπίπτει με τις περισσότερες κατηγορίες που προήλθαν από τις απαντήσεις των κατοίκων της περιοχής, ενισχύει τη σημασία των ορίων για τα άτομα που σχετίζονται άμεσα με την περιοχή (κάτοικοι και εργαζόμενοι).

Ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να εκφράσουν την άποψη τους, σχετικά με το αν υπάρχουν έργα που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν στην περιοχή, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η παραμονή τους σε αυτή και στη συνέχεια κλήθηκαν να προσδιορίσουν τα έργα αυτά. Οι απαντήσεις των κατοίκων και των εργαζομένων, όσον αφορά το πρώτο σκέλος της ερώτησης, αναπαρίστανται γραφικά παρακάτω.



Γράφημα 6.16: Η Περιοχή έχει ανάγκη από Δημιουργία Έργων – Κάτοικοι



Γράφημα 6.17: Η Περιοχή έχει ανάγκη από Δημιουργία Έργων – Εργαζόμενοι

Τα ποσοστά των δύο ομάδων κυμαίνονται στις ίδιες σχεδόν τιμές, με την πλειοψηφία των ερωτηθέντων να θεωρεί πως υπάρχουν έργα που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν στην περιοχή. Στο δεύτερο σκέλος της ερώτησης δεν είχαν προκαθοριστεί εξ' αρχής τα έργα που πιθανόν να επισημαίνονταν, ήταν δηλαδή ελεύθερη ερώτηση, καθώς και δεν υπήρξε περιορισμός στον αριθμό των απαντήσεων. Τα έργα τα οποία αναφέρθηκαν από τα άτομα και των δύο ομάδων, κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με βασικό στοιχείο στο οποίο αναφέρονταν. Η κατηγοριοποίηση, αλλά και η συχνότητα και τα ποσοστά επί τις εκατό των απαντήσεων εμφανίζονται στους παρακάτω πίνακες.

Όπως παρουσιάζεται, από τους 46 κατοίκους το 43,48% θεωρεί πως στην περιοχή θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν έργα τα οποία θα στοχεύουν στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Το αμέσως επόμενο σε συχνότητα απαντήσεων έργο αφορά τη δημιουργία χώρων πρασίνου και πάρκων, ενώ ακολουθούν η συντήρηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων της περιοχής, η κατασκευή καλύτερων και πλατύτερων πεζοδρομίων, η κατασκευή αντιπλημμυρικών έργων στον Κραυσίδωνα (προφανώς λόγω των πρόσφατων περιστατικών που προκλήθηκαν). Ενδιαφέρον παρουσιάζει το 39,13% των κατοίκων που υποστηρίζει πως οι εργασίες καθαριότητας στην περιοχή από το Δήμο είναι περιορισμένες, με αποτέλεσμα να αναλαμβάνουν οι ίδιοι την καθαριότητα της περιοχής.

Πίνακας 6.8: Προτεινόμενα έργα για την περιοχή των Παλαιών - Κάτοικοι

Κάτοικοι		
Έργα	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας να αποφευχθεί το μποτιλιάρισμα (Ζάχου, Λαμπράκη, γέφυρες στο ποτάμι), όχι υψηλές ταχύτητες, καλύτερες εισοδοί-έξοδοι (πεζογέφυρα ΟΣΕ), ασφαλέστερη διέλευση της Λαμπράκη.	20	43,48
Καλύτερα κατασκευασμένα και φαρδύτερα πεζοδρόμια	13	28,26
Περισσότεροι χώροι πρασίνου, πράσινο γενικά και πάρκα	16	34,78
Να περιποιηθούν τα αρχαία	14	30,43
Καλύτερος και περισσότερος φωτισμός (ιδίως στις δευτερεύοντες οδούς)	8	17,39
Καθαριότητα στους δρόμους, περισσότεροι κάδοι απορριμμάτων	18	39,13
Χώροι στάθμευσης για τους θαμώνες των κέντρων ψυχαγωγίας	7	15,22
Αντιπλημμυρικά έργα στον Κραυσίδωνα	12	26,09
Πεζοδρομήσεις	7	15,22
Αναπαλαίωση εγκαταλελειμμένων κτιρίων	6	13,04
Περισσότερες μικροεπιχειρήσεις	3	6,52
Περιορισμός των χώρων ψυχαγωγίας, που προκαλούν ηχορύπανση	2	4,35
Απομάκρυνση των γραμμών ΟΣΕ	4	8,70
Σύνολο	130	282,61

Όσον αφορά τις απαντήσεις των εργαζομένων, από τους 28 που θεωρούν πως θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν έργα με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών της περιοχής, το 28,57% υποστηρίζει πως τα έργα αυτά θα πρέπει να αφορούν τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, προς και από την περιοχή. Ακολουθούν η δημιουργία περισσότερων χώρων πρασίνου και πάρκων και η διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής, με ποσοστό απαντήσεων 25,00% το κάθε ένα και η κατασκευή καλύτερων και φαρδύτερων πεζοδρομίων με ποσοστό απαντήσεων 21,43%.

Πίνακας 6.9: Προτεινόμενα έργα για την περιοχή των Παλαιών - Εργαζόμενοι

Εργαζόμενοι		
Έργα	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Καλύτερα κατασκευασμένα και φαρδύτερα πεζοδρόμια	6	21,43
Καλύτερο και περισσότερο φωτισμό (κυρίως στις δευτερεύοντες οδούς)	3	10,71
Περισσότεροι χώροι πρασίνου, πράσινο γενικά και πάρκα	7	25,00
Χώροι στάθμευσης, για τους θαμώνες των κέντρων ψυχαγωγίας	6	21,43
Διατήρηση - ανάδειξη ιστορικού χαρακτήρα, να περιποιηθούν τα αρχαία, να δημιουργηθεί χώρος στον οποίο θα ενημερώνονται οι τουρίστες για την ιστορική εξέλιξη της περιοχής, πολιτιστικοί σύλλογοι, αναπαλαίωση εγκαταλελειμμένων κτιρίων	7	25,00
Καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας	8	28,57
Απομάκρυνση Σιδηροδρομικού Σταθμού	2	7,14
Διαμόρφωση τοπίου – ανάπλαση, πεζοδρομήσεις, αξιοποίηση του Κραυσίδωνα	4	14,29
Λοιπά (καθαριότητα, ανοικοδόμηση, περισσότερες επιχειρήσεις)	5	17,86
Σύνολο	48	171,43

Συνολικά από τις δύο ομάδες, τα περισσότερα έργα που προτείνονται ανήκουν στις ίδιες κατηγορίες και μάλιστα αναφέρονται με την ίδια σχεδόν συχνότητα. Το γεγονός αυτό ενισχύει την σημασία της πραγματοποίησης των προαναφερθέντων έργων στην περιοχή των Παλαιών. Παράλληλα αποδεικνύεται πως οι ομάδες των ατόμων που βρίσκονται σε μεγαλύτερη αλληλεξάρτηση, από κάθε άλλον, με την περιοχή, έχουν τις ίδιες σχεδόν αντιλήψεις όσον αφορά τις ανάγκες σε έργα για τη περιοχή. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι έτσι όπως γίνονται αντιληπτοί από τους ερωτηθέντες παρουσιάζονται στον χάρτη 6.2.

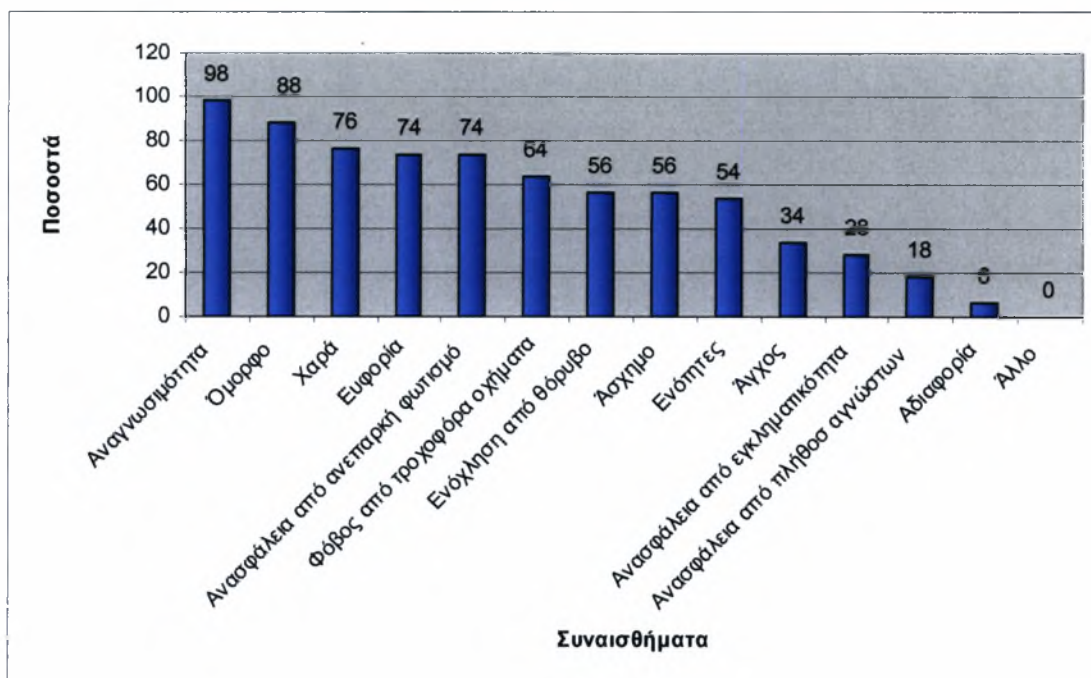
Ως τελευταία ερώτηση, δόθηκε στους συμμετέχοντες να σχολιάσουν μία λίστα με συναισθήματα και αντιλήψεις που πιθανόν να τους προκαλούν τα χαρακτηριστικά χωρικά στοιχεία της περιοχής. Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν αρχικά να απαντήσουν ποια

από αυτά τα συναισθήματα και τις αντιλήψεις τους προκαλεί το συγκεκριμένο αστικό τοπίο και στη συνέχεια να διευκρινίσουν σε ποια χωρικά στοιχεία αναφέρονται, για κάθε μία απάντηση. Η λίστα με τα συναισθήματα και τις αντιλήψεις, με κατεύθυνση από τα θετικά στα αρνητικά, όπως δόθηκε στους ερωτηθέντες, είναι η εξής:

- Χαρά
- Όμορφο
- Ευφορία
- Αναγνωσιμότητα (χαρακτηριστικό της περιοχής)
- Ενότητες (επιμέρους μικρότερα τμήματα με όμοια χαρακτηριστικά)
- Άγχος
- Άσχημο
- Αδιαφορία
- Ενόχληση από θόρυβο
- Ανασφάλεια από εγκληματικότητα
- Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων
- Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό
- Φόβος από τροχοφόρα οχήματα
- Άλλο

Η επεξεργασία των απαντήσεων όσον αφορά το πρώτο σκέλος της ερώτησης, έδειξε πως από τους 50 κατοίκους, το 98% θεωρεί πως υπάρχει τουλάχιστον ένα στοιχείο του χώρου το οποίο χαρακτηρίζει την περιοχή (αναγνωσιμότητα). Η αμέσως επόμενη σε συχνότητα απάντηση εκφράζει το γεγονός πως το 88% των κατοίκων θεωρεί πως υπάρχει τουλάχιστον ένα στοιχείο του χώρου που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως όμορφο. Ακολουθεί το συναίσθημα της χαράς (76%), της ευφορίας (74%), της ανασφάλειας από ανεπαρκή φωτισμό (74%).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός πως η πλειοψηφία των κατοίκων αισθάνονται και αντιλαμβάνονται περισσότερα θετικά συναισθήματα και στοιχεία που συνθέτουν το χώρο, από ότι αρνητικά. Η κατάσταση αυτή παρουσιάζεται στο παρακάτω γράφημα 6.18, όπου έχουν αναπαρασταθεί τα ποσοστά επί τις εκατό της συχνότητας των καταφατικών απαντήσεων, διαρθρωμένα από το υψηλότερο στο χαμηλότερο.

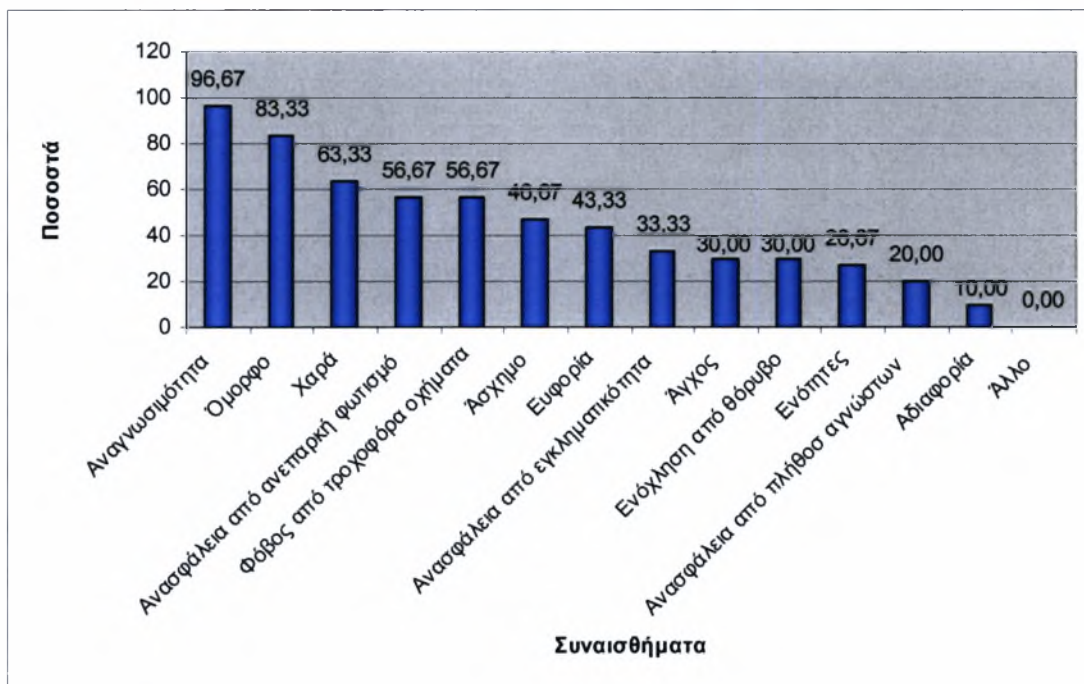


Γράφημα 6.18: Συναισθήματα και Αντιλήψεις που Προκαλεί το Αστικό Τοπίο – Κάτοικοι

Αξιόλογο, είναι το χαμηλό ποσοστό των ατόμων που αναφέρουν πως αισθάνονται ανασφάλεια από εγκληματικότητα (20%), παρά το υψηλό ποσοστό της ανασφάλειας που προκαλείται από ανεπαρκή φωτισμό. Προφανώς η απώλεια του συναισθήματος ανασφάλειας λόγω εγκληματικότητας, να σχετίζεται με τις απαντήσεις των κατοίκων για την ύπαρξη ορίων και εάν αυτό τους ενοχλεί, όπου οι περισσότεροι τόνισαν τον χαρακτήρα γειτονίας που έχει αναπτυχθεί στην περιοχή και όλα όσα συνεπάγεται αυτό. Επίσης, είναι σημαντικό για την κατανόηση της αντιληπτικής εικόνας των κατοίκων (αλλά και για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής μελέτης), το γεγονός ότι παραπάνω από τους μισούς ερωτηθέντες έδωσαν καταφατική απάντηση στην ερώτηση για την ύπαρξη ενοτήτων, σύμφωνα με τη προσωπική τους αντίληψη. Οι ενότητες που προσδιόρισαν αφορούν μικρότερα τμήματα του βορείου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών, τα οποία χαρακτηρίζονται από ομοιογένεια, όσον αφορά τις χρήσεις και τον κύριο χαρακτήρα τους.

Όσον αφορά τους εργαζομένους στην περιοχή, από τους 30 που ερωτήθηκαν συνολικά, το 96,67% υποστηρίζει πως υπάρχει τουλάχιστον ένα στοιχείο που χαρακτηρίζει την περιοχή (αναγνωσιμότητα), ενώ το 83,33% θεωρεί πως υπάρχει τουλάχιστον ένα στοιχείο του χώρου που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως όμορφο.

Ακολουθεί το συναίσθημα της χαράς (63,33%), της ανασφάλειας λόγω ανεπαρκούς φωτισμού (56,67%), του φόβου από την κίνηση τροχοφόρων οχημάτων (56,67%). Το ποσοστό των εργαζομένων το οποίο εκφράζει το αίσθημα της ανασφάλειας λόγω εγκληματικότητας, παρά το ότι είναι υψηλότερο από αυτό των κατοίκων, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σχετικά χαμηλό, εφόσον φτάνει το 33,33%. Το γεγονός αυτό, όπως και στην περίπτωση των κατοίκων, έρχεται σε αντίθεση με το υψηλό ποσοστό που εκφράζει την ανασφάλεια από την ύπαρξη ανεπαρκή φωτισμού. Τα παραπάνω ποσοστά που αναφέρθηκαν, αλλά και όλα τα υπόλοιπα παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα, στο οποίο απεικονίζονται τα ποσοστά επί τις εκατό της συχνότητας των καταφατικών απαντήσεων, παρατεταγμένα από το υψηλότερο στο χαμηλότερο.



Γράφημα 6.19: Συναισθήματα και Αντιλήψεις που Προκαλεί το Αστικό Τοπίο – Εργαζόμενοι

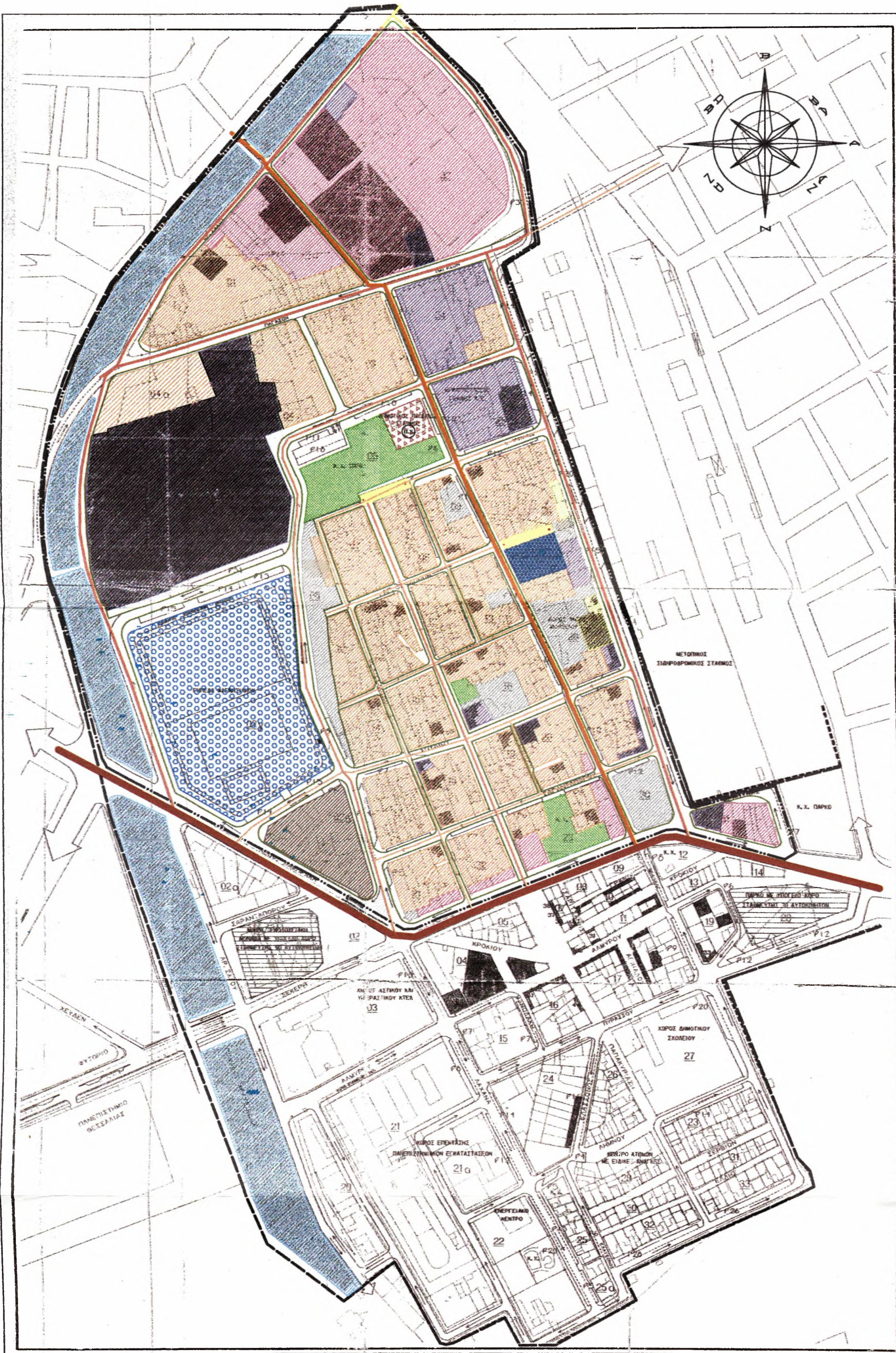
Όπως είναι εμφανές οι απαντήσεις με τη μεγαλύτερη συχνότητα είναι σχεδόν οι ίδιες και για τις δύο ομάδες ατόμων του δείγματος. Υπάρχει διαφορά σε ορισμένα ποσοστά τα οποία εκφράζουν συναισθήματα και αντιλήψεις που επηρεάζονται από το χρόνο παραμονής, το λόγο που βρίσκονται και τους δεσμούς που αναπτύσσουν τα άτομα με την συνοικία των Παλαιών. Με αποτέλεσμα να τους προσδίδουν διαφορετική σημασία οι κάτοικοι και διαφορετική οι εργαζόμενοι της περιοχής. Ορισμένα από

αυτά είναι, η ενόχληση από θόρυβο, η ύπαρξη μικρότερων ενοτήτων στην περιοχή, το συναίσθημα της εφορίας.

Συνολικά από την παραπάνω επεξεργασία των αποτελεσμάτων, προκύπτει πως οι κάτοικοι της περιοχής αισθάνονται και αντιλαμβάνονται περισσότερα συναισθήματα και χωρικά χαρακτηριστικά, αντίστοιχα, από ότι οι εργαζόμενοι. Το συμπέρασμα αυτό προέρχεται από τα υψηλά ποσοστά καταφατικών απαντήσεων των κατοίκων σε κάθε συναίσθημα και αντίληψη, σε σύγκριση με τα χαμηλότερα ποσοστά των απαντήσεων των εργαζομένων.

Στη συνέχεια ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να προσδιορίσουν το χωρικό στοιχείο το οποίο τους προκαλεί το συναίσθημα ή υπεισέρχεται στην αντίληψη τους, σε κάθε περίπτωση που έχουν απαντήσει καταφατικά στην αρχική ερώτηση. Συγκεκριμένα οι συχνότερες απαντήσεις των κατοίκων για κάθε συναίσθημα και αντίληψη παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα (6.10). Η σειρά με την οποία αναφέρονται οι απαντήσεις των ατόμων είναι φθίνουσα. Αναλυτικότερα παρουσιάζονται όλες οι απαντήσεις των κατοίκων στους πίνακες Α.24 έως Α.36, του παραρτήματος.

Όπως εμφανίζεται στον παρακάτω πίνακα, οι παρεμβάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή και έχουν το χαρακτήρα σημειακών αναπλάσεων, έχουν λειτουργήσει θετικά στη διάθεση και αντίληψη των ατόμων. Ανάλογα αποτελέσματα έχει ο χαρακτήρας γειτονίας που έχει αναπτυχθεί και η ησυχία της περιοχής. Αντίθετα λειτουργούν η κίνηση των οχημάτων στις κύριες οδούς, η εγκατάλειψη των αρχαιολογικών χώρων και κτιρίων, καθώς και ο ανεπαρκής φωτισμός σε αρκετές οδούς.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Όριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Αχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος
- Κραυσίδανας
- Πεζόδρομος

Συχνότητα Επίλογής Διαδρομών

- Πολύ Υψηλή
- Υψηλή
- Μέση
- Χαμηλή
- Πολύ Χαμηλή

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.1: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου - Διαδρομές

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500

Πίνακας 6.10: Συχνότερες απαντήσεις - κάτοικοι

Κάτοικοι	
Συναίσθημα	Που Εντοπίζεται
Χαρά	Κτίριο Λούλη, Τσαλαπάτα, η θέα από το λόφο, Old City, ήσυχη γειτονιά
Όμορφο	Τσαλαπάτα, κτίριο Λούλη, γραφικός χαρακτήρας (παράδοση - ιστορικότητα)
Ευφορία	Ήσυχη γειτονιά, θέα από το λόφο, γραφικός χαρακτήρας (παράδοση - ιστορικότητα), άνεση χώρου - αραιοκατοικημένη περιοχή - φως, πράσινο - πάρκα
Αναγνωσιμότητα	Τσαλαπάτα, Old City, ναός των Αγ. Θεοδώρων, κτίριο Λούλη, κάστρο
Ενότητες	Λαμπράκη έως το λόφο (κατοικία)-από το λόφο έως το τέλος (ψυχαγωγία, εμπόριο), Λαμπράκη έως το λόφο (κατοικία)-από το λόφο έως το τέλος (ψυχαγωγία, εμπόριο)- εγκαταστάσεις αθλητισμού
Άγχος	Στις πολυσύχναστες οδούς (Μητ. Γρηγορίου, Αρ. Ζάχου, Λαμπράκη) από την κίνηση των οχημάτων, στις οδούς όπου ο φωτισμός δεν είναι επαρκής (π.χ. Παγασών, Φερρών)
Άσχημο	Απεριποίητα αρχαία, εγκαταλελειμμένα κτίρια-σπίτια, απεριποίητος χείμαρρος Κραυσίδωνας
Αδιαφορία	Κέντρα διασκέδασης
Ενόχληση από θόρυβο	Μητ. Γρηγορίου και γύρω περιοχή από τα κέντρα ψυχαγωγίας, τους θαμώνες, τα οχήματα
Ανασφάλεια από εγκληματικότητα	Στις δευτερεύοντες και όχι καλά φωτισμένες οδούς, στα πάρκα
Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων	Στην περιοχή με τις πολυκατοικίες
Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό	Στις δευτερεύοντες οδούς, στη Φερρών, στην περιοχή πάνω από το κάστρο
Φόβος από τροχοφόρα οχήματα	Στη Λαμπράκη λόγω των οχημάτων που κινούνται με υψηλή ταχύτητα, στη Ζάχου (ανεφοδιασμός πρακτικερ), στη Μητ. Γρηγορίου λόγω των οχημάτων που κινούνται με υψηλή ταχύτητα
Άλλο	-

Ανάλογα, οι συχνότερες απαντήσεις των εργαζομένων της περιοχής παρουσιάζονται στον πίνακα 6.11. Η σειρά με την οποία αναφέρονται οι απαντήσεις των ατόμων είναι φθίνουσα. Αναλυτικότερα παρουσιάζονται όλες οι απαντήσεις των εργαζομένων στους πίνακες Α.37 έως Α.49, του παρατήματος.

Το γεγονός πως η περιοχή των Παλαιών αποτελεί έναν ιστορικό χώρο (αρχαιολογικοί χώροι), στον οποίο διατηρείται εν μέρει η παράδοση και οι μνήμες του πρόσφατου παρελθόντος (με τη χαμηλή δόμηση, τις σημειακές αναπλάσεις), φαίνεται πως επηρεάζει θετικά τη διάθεση των εργαζομένων της περιοχής. Αντίθετα, όπως και οι κάτοικοι, αντιμετωπίζουν τη κυκλοφοριακή κίνηση στις κύριες οδούς, τα εγκαταλελειμμένα κτίρια και αρχαιολογικοί χώροι, την ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού και του τείχους κατά μήκος της οδού Φερρών, καθώς και τον ανεπαρκή φωτισμός στις περισσότερες από τις οδούς, αρνητικά.

Πίνακας 6.11: Συχνότερες απαντήσεις - εργαζόμενοι

Εργαζόμενοι	
Συναίσθημα	Που Εντοπίζεται
Χαρά	Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία), Τσαλαπάτα, Κτίριο Λούλη, Old City
Όμορφο	Τσαλαπάτα, Κτίριο Λούλη, Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία)
Ευφορία	Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία), η γειτονία, η κίνηση στην περιοχή λόγω των νέων επιχειρήσεων
Αναγνωσιμότητα	Τσαλαπάτα, Κτίριο Λούλη, Old City, ο ναός των Αγ. Θεοδώρων
Ενότητες	Λαμπράκη έως λόφο (κατοικία) - από το λόφο έως το τέλος (εμπόριο - αναψυχή)
Άγχος	Από την κίνηση των οχημάτων στις πολυσύχναστες οδούς, τις βράδυνες ώρες στις όχι καλά φωτισμένες και χωρίς κίνηση οδούς
Άσχημο	Εγκαταλελειμμένα κτίρια, Σ.Σ. - τείχος, Απεριποίητα αρχαία
Αδιαφορία	Τα καταστήματα επί της οδού Λαμπράκη, Old City, Οι νέες επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή (αλυσίδες)
Ενόχληση από θόρυβο	Λαμπράκη, λόγω κυκλοφοριακής κίνησης
Ανασφάλεια από εγκληματικότητα	Στις δευτερεύοντες και σκοτεινές με κακοκατεσκευασμένα πεζοδρόμια οδούς, Στη Φερρών τις βράδυνες ώρες
Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων	Στους χώρους όπου στεγάζονται μεγάλα καταστήματα και στους χώρους ψυχαγωγίας
Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό	Στις δευτερεύοντες οδούς, στη Φερρών
Φόβος από τροχοφόρα οχήματα	Κατά μήκος της οδού Λαμπράκη
Άλλο	-

Τα χωρικά στοιχεία τα οποία επισημαίνουν οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών και παρουσιάζονται συνοπτικά στους παραπάνω δύο πίνακες, εμφανίζουν πολλές ομοιότητες. Κατά βάση οι απαντήσεις και των δύο ομάδων είναι σχεδόν ίδιες, έχοντας διαφορά στη συχνότητα με την οποία αναφέρθηκαν.

Το γεγονός αυτό ενισχύει την σημασία των στοιχείων, που τους προσδίδουν οι χρήστες του χώρου. Τα στοιχεία που επηρεάζουν θετικά τη συμπεριφορά, διάθεση και αντίληψη των ατόμων, θα μπορούσαν να αναδειχθούν ή απλά να διατηρηθούν κατά τη πρόταση, ενώ όσα χωρικά στοιχεία λειτουργούν αρνητικά, να μεταβληθούν έτσι ώστε να αντιστραφεί ο ρόλος τους.

Στον χάρτη 6.3 παρουσιάζονται τα χωρικά στοιχεία εκείνα τα οποία επιφέρουν θετικά συναισθήματα και επηρεάζουν θετικά τη συμπεριφορά και την αντίληψη των ερωτηθέντων. Αντίστοιχα στο χάρτη 6.4 απεικονίζονται όσα χωρικά χαρακτηριστικά της περιοχής έχουν αρνητικά αποτελέσματα. Στους χάρτες έχουν απεικονισθεί τα

βασικά χαρακτηριστικά χωρικά στοιχεία σύμφωνα με τις θεωρίες της περιβαλλοντικής ψυχολογίας που παρουσιάστηκαν στα αρχικά κεφάλαια, και όσα από αυτά επηρεάζουν πάνω από το μισό ή σχεδόν το μισό αριθμό του δείγματος.

6.4 Διάγνωση Προβλημάτων της Περιοχής από Πλευράς Αντιληπτικής Εικόνας Τοπίου

Από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων προκύπτει, όπως ήταν αναμενόμενο, ότι οι κάτοικοι της περιοχής αντιλαμβάνονται περισσότερα στοιχεία του χώρου, αξιολογούν διαφορετικά το χώρο και το περιεχόμενο του καθώς και ότι αισθάνονται περισσότερα συναισθήματα τα οποία προκαλεί το περιβάλλον, από ότι οι εργαζόμενοι στην περιοχή. Παρά το γεγονός αυτό, οι προτιμήσεις, οι αντιλήψεις και τα συναισθήματα των δύο ομάδων στην πλειοψηφία τους συγκλίνουν. Η ομοιομορφία που υπάρχει σε αρκετές απαντήσεις των δύο ομάδων, είναι πολύ σημαντική, διότι μειώνει τις πιθανότητες σφάλματος και ενισχύει την σημασία των απαντήσεων. Παράλληλα εξετάζοντας τα ανομοιομορφα ποσοστά απαντήσεων από τις δύο ομάδες, σε συνδυασμό με τις απαντήσεις που δόθηκαν σε άλλες ερωτήσεις, προκύπτουν ενδιαφέροντα συμπεράσματα που ερμηνεύουν τα συναισθήματα και τις αντιλήψεις των ερωτηθέντων.

Παρά την περιορισμένη έκταση της περιοχής μελέτης (βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών), από το κεφάλαιο της ανάλυσης, αλλά και κυρίως από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων συνεπάγεται πως διαθέτει πλήθος χωρικών στοιχείων τα οποία είναι ικανά να προσελκύσουν και να επηρεάσουν την αντιληπτική ικανότητα των ατόμων. Τα άτομα τα οποία βρίσκονται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα στην περιοχή και έχουν τη δυνατότητα να εξερευνήσουν, να προσέξουν αλλά και να μελετήσουν καλύτερα το χώρο, είναι κατά βάση οι κάτοικοι της συνοικίας. Αυτό επαληθεύεται από τις απαντήσεις των κατοίκων κατά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων, όπως αναφέρθηκε στην αρχή της υποενότητας.

Η ποσοστιαία κυρίως διαφορά, (εφόσον δεν υπήρξαν ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις μεταξύ των απαντήσεων, στις περισσότερες από τις ερωτήσεις) ανάμεσα στις απαντήσεις των εργαζομένων και των κατοίκων, οφείλεται στην αδυναμία ορισμένων

χωρικών στοιχείων να καταστήσουν την αντιληπτική εικόνα του συγκεκριμένου αστικού τοπίου ισχυρή. Η αδυναμία αυτή αφορά την ομάδα των εργαζομένων και γενικότερα όσους βρίσκονται στην περιοχή για σύντομο χρονικό διάστημα, δεν αναπτύσσουν ιδιαίτερους δεσμούς με τον εν λόγω χώρο, ενώ παράλληλα η αιτία της προσέλευσής τους στην περιοχή δεν τους προκαλεί το ενδιαφέρον για το συγκεκριμένο τοπίο.

Το πρόβλημα εντοπίζεται στην ελλιπή ανάδειξη αρκετών από τα στοιχεία που συνθέτουν το ιδιαίτερο από ιστορικής, παραδοσιακής και μορφολογικής άποψης περιβάλλον. Οι πρόσφατες προσπάθειες που έχουν γίνει (κεφάλαιο 5), με την αποκατάσταση ορισμένων πρώην βιομηχανικών χώρων του μεσοπολέμου, και την βελτίωση των αθλητικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην περιοχή, έχουν λειτουργήσει θετικά στη συνείδηση των ατόμων. Δημιουργούν, όπως παρουσιάστηκε στην προηγούμενη υποενότητα, θετικά συναισθήματα στους χρήστες του χώρου, λειτουργούν ως ορόσημα και γενικότερα προκαλούν την αντιληπτική ικανότητα τους, φέροντας πολλαπλά οφέλη.

Επίσης ορισμένα από τα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της περιοχής, όχι μόνο δεν αναδεικνύονται, αλλά υποβαθμίζονται με την συνεχή εγκατάλειψη και αδιαφορία από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Προκαλούν αρνητικά συναισθήματα, αποτυπώνονται στην αντίληψη των ατόμων ως συνισταμένες που επιβαρύνουν το χώρο ή χαρακτηρίζονται ως άσχημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο σκοπός τους να αντιστρέφεται. Ορισμένα από αυτά είναι, οι αρχαιολογικοί χώροι που βρίσκονται σε διάφορα τμήματα της συνοικίας, ο χείμαρρος Κραυσίδωνας, τμήμα της βυζαντινής περιτείχισης στη δυτική πλευρά της συνοικίας, καθώς και αρκετά εγκαταλελειμμένα κτίρια.

Πρόσθετα στην περιοχή εντοπίζεται ακόμη ένα πρόβλημα από πλευράς αντιληπτικής εικόνας του τοπίου. Οι χρήσεις που προστέθηκαν στην περιοχή τα τελευταία χρόνια, έρχονται σε αντίθεση με το χαρακτήρα της ήσυχης – γραφικής γειτονίας, που έχει αναπτυχθεί. Οι χώροι ψυχαγωγίας και οι εμπορικοί χώροι, οι οποίοι δεν εκφράζουν την ήπια μορφή αυτών των δραστηριοτήτων, αντιμετωπίζονται με αρνητική διάθεση από τους κατοίκους της περιοχής. Διαταράσσουν ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του χώρου, την ήσυχη γειτονία.

Εκτός από τις αντιδράσεις των κατοίκων ως προς τις παραπάνω επιχειρήσεις που έχουν δραστηριοποιηθεί στο χώρο των Παλαιών, οι χρήσεις αυτές έρχονται σε αντίθεση με το ιστορικό – παραδοσιακό γραφικό κλίμα της περιοχής. Με αποτέλεσμα να αναδεικνύονται περισσότερο τα κέντρα διασκέδασης και εμπορίου, από ότι οι αρχαιολογικοί χώροι και η πολιτιστική κληρονομιά της.

Γενικά το βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πλούσιο σε χωρικά στοιχεία, τα οποία όμως χρήζουν προσοχής, περιποίησης και ανάδειξης, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο στόχος τους και προκαλέσουν με θετικά αποτελέσματα την αντιληπτική ικανότητα των κατοίκων.

6.5 Επισήμανση Προβλημάτων

Από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων, που παρουσιάστηκε σε αυτό το κεφάλαιο, αλλά και από το προηγούμενο κεφάλαιο της ανάλυσης, δεν εντοπίστηκαν ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα στην περιοχή μελέτης. Υπάρχουν όπως παρατηρήθηκε, προβλήματα στην περιοχή τα οποία αφορούν την ανάδειξη και βελτίωση των χωρικών συνιστωσών, καθώς επίσης και λειτουργικά προβλήματα.

Από τις απαντήσεις των κατοίκων και των εργαζομένων της περιοχής, δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στο πρόβλημα της κυκλοφορίας οχημάτων, είτε αυτό εκφράζεται με τη μορφή κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά τις ώρες αιχμής, είτε εκφράζεται με το φόβο των τροχαίων ατυχημάτων λόγω υψηλών ταχυτήτων κίνησης. Πρόσθετα έχει επισημανθεί το πρόβλημα των περιορισμένων σε αριθμό εισόδων και εξόδων, προς και από την περιοχή, γεγονός που εντείνει την κυκλοφορική συμφόρηση στους κύριους οδικούς άξονες της περιοχής.

Η περιοχή έχει ανάγκη από μία καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, δεδομένης και της ιδιομορφίας της (ουσιαστικά οροθετημένη). Ιδιαίτερα η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού στο ανατολικό τμήμα της περιοχής και το τείχος κατά μήκος της οδού Φερρών περιορίζει στο έπακρο την σύνδεση της με την υπόλοιπη πόλη, ενώ παράλληλα υποβαθμίζεται αισθητικά η εικόνα του τοπίου. Επίσης ο χείμαρρος Κραυσίδωνας στο δυτικό άκρο των Παλαιών, δυσχεραίνει τη

σύνδεση της περιοχής με το δυτικό τμήμα της πόλης και λειτουργεί αρνητικά για την εικόνα της. Αυτό συμβαίνει λόγω της εγκατάλειψης που τον χαρακτηρίζει και τον προβλημάτων που προκαλούνται, στις γύρω κατοικίες, σε περιπτώσεις που υπερχειλίζει η στάθμη του. Πρόσθετα, οι γέφυρες οι οποίες βρίσκονται κατά μήκος του χειμάρρου έχουν μικρό πλάτος, με αποτέλεσμα να δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση. Παράλληλα αρκετοί χρήστες του χώρου αισθάνονται ανασφαλείς καθώς κινούνται κατά μήκος των οδών του οικισμού, λόγω της κακής κατασκευής των πεζοδρομίων ή του περιορισμένου πλάτους τους. Συνεπώς το σημαντικότερο λειτουργικό πρόβλημα, εντοπίζεται στις ροές κυκλοφορίας, ατόμων και οχημάτων με όλα τα επακόλουθα που αυτή έχει.

Ένα επίσης πρόβλημα που εντοπίζεται στην περιοχή και σχετίζεται με την ύπαρξη οχημάτων, είναι τα σταθμευμένα οχήματα από τους θαμώνες των χώρων ψυχαγωγίας. Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι τα οχήματα τις περισσότερες φορές βρίσκονται σταθμευμένα στο χώρο του πεζοδρομίου, δυσχεραίνοντας την κίνηση των πεζών ή εμποδίζοντας την είσοδο των κατοικιών της περιοχής.

Ο περιορισμός των χρήσεων γης που διαταράσσουν την ύπαρξη και ανάπτυξη της ιστορικής – παραδοσιακής, γραφικής γειτονίας, είναι ακόμη ένα πρόβλημα της περιοχής. Η χωροθέτηση χρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας περισσότερο συμβατές με την κατοικία θα μπορούσαν να ενταχθούν αρμονικά στον περιβάλλον. Επίσης η διατήρηση της χαμηλής δόμησης και της χαρακτηριστικής, για την περιοχή, μορφής κατοικιών, είναι από τα θέματα τα οποία χρήζουν παρέμβασης. Η ανοικοδόμηση σύγχρονων μορφών κτιρίων, τα οποία έρχονται σε αντίθεση με το ύφος της περιοχής, προκαλούν αισθητικά προβλήματα στο χαρακτήρα που έχει διαμορφωθεί, έως τώρα στη περιοχή.

Οι αρχαιολογικοί χώροι, που βρίσκονται σε διάφορα τμήματα της περιοχής, επιβαρύνουν την εικόνα του τοπίου, εφόσον χαρακτηρίζονται από εγκατάλειψη (άγρια χόρτα καλύπτουν τα μνημεία, απορρίμματα βρίσκονται πεταμένα, δεν υπάρχει καμία ένδειξη που να φανερώνει την σημασία τους). Ανάλογο πρόβλημα προκαλείται από τα εγκαταλελειμμένα κτίρια (κυρίως κατοικίες).

Ένα επίσης από τα προβλήματα που επεσήμαναν οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι των Παλαιών, αφορά το φωτισμό του συνοικισμού. Σε πολλά τμήματα χαρακτηρίζεται ως ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι χρήστες του χώρου να μην αισθάνονται ασφάλεια κατά τις βράδυνες ώρες. Παράλληλα θα μπορούσε να γίνεται με κατάλληλο τρόπο έτσι ώστε να αναδεικνύεται η περιοχή.

Συνολικά, τα προβλήματα που εντοπίζονται στην περιοχή, σχετίζονται άμεσα με την μη εφαρμογή έως σήμερα πρότασης ανάπλασης για την συνοικία των Παλαιών. Παρά τις σημειακές παρεμβάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και έχουν φέρει θετικά αποτελέσματα, τα προβλήματα της περιοχής απαντώνται σε συνολικό επίπεδο. Για την πλήρη ανάδειξη της περιοχής, είναι απαραίτητη η εφαρμογή συλλογικών παρεμβάσεων, οι οποίες θα ενισχύσουν το χαρακτήρα της, ενώ παράλληλα θα προσφέρουν λύση στις δυσλειτουργίες που αντιμετωπίζει η συνοικία.

6.6 Συμπεράσματα

Από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα, τα οποία θα μπορούσαν να αναχθούν σε ένα γενικότερο επίπεδο. Ακολουθώντας το θεωρητικό υπόβαθρο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, που παρουσιάστηκε στα πρώτα τέσσερα κεφάλαια, η ποσοτικοποίηση των απαντήσεων είναι σε θέση να προσφέρει μία αντιστοιχία χαρακτηρισμών – σημασίας για κάθε χωρικό στοιχείο που εμπεριέχεται στο συγκεκριμένο χώρο. Παράλληλα πραγματοποιείται μία «επαλήθευση» ορισμένων από τις θεωρίες αυτές. Αναλυτικότερα τα συμπεράσματα παρουσιάζονται παρακάτω.

Ο ρόλος που έχουν τα ορόσημα κατά τη διαδικασία αποτύπωσης διαδρομών στο μυαλό των ανθρώπων, καθώς και τα σχετικά σφάλματα τα οποία εντοπίζονται κατά τον υπολογισμό των αποστάσεων, όπως ελήφθησαν από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, παρουσιάζουν μία ταύτιση με τις απόψεις των Sadalla, Burroughs και Staplin (1980), Briggs (1971), Canter & Tagg (1975) και Κοσμόπουλος (1994). Συγκεκριμένα όταν ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να προσδιορίσουν τη συνηθέστερη διαδρομή που ακολουθούν και να επισημάνουν τα στοιχεία που τη χαρακτηρίζουν, ανέφεραν τα χωρικά στοιχεία εκείνα που ανήκουν στη κάθε διαδρομή

και ταυτόχρονα τους προσδίδουν την έννοια της αναγνωσιμότητας (όπως παρουσιάστηκε παρακάτω). Συνεπώς το πλαίσιο αναφοράς μία διαδρομής καθορίζεται από τα άκρα του καθώς και από ένα σύνολο ορόσημων τα οποία χαρακτηρίζουν την εν λόγω διαδρομή, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα πως τα ορόσημα έχουν διαφορετική γνωστική αξία, από ότι τα υπόλοιπα στοιχεία του χώρου, όπως υποστήριξαν οι Sadalla, Burroughs & Staplin (1980) και ο Κοσμόπουλος (1994). Με τρόπο αυτό υπογραμμίζεται η ιδιαίτερη σημασία των ορόσημων κατά την αντιληπτική διαδικασία. Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να καθορίσουν το χρονικό διάστημα το οποίο χρειάζονται για να πραγματοποιήσουν την εκάστοτε διαδρομή. Στην περίπτωση αυτή έχει ενδιαφέρον η επεξεργασία των απαντήσεων για κάθε ομάδα ξεχωριστά (κάτοικοι, εργαζόμενοι της περιοχής), διότι υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ των αποτελεσμάτων. Προκύπτει ότι ο βαθμός εξοικείωσης με την περιοχή επηρεάζει σημαντικά τον υπολογισμό των αποστάσεων, επιβεβαιώνοντας τις θεωρίες των Briggs (1971) και Canter & Tagg (1975). Δεδομένου ότι οι κάτοικοι έχουν μεγαλύτερο βαθμό εξοικείωσης με την περιοχή, από ότι οι εργαζόμενοι εκεί, είναι απόλυτα λογικά τα αποτελέσματα των απαντήσεων κατά τα οποία οι εργαζόμενοι θεωρούν πως χρειάζονται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για να πραγματοποιήσουν τις εκάστοτε διαδρομές. Επίσης θα μπορούσε να προστεθεί πως ο λόγος για τον οποίο διανύουν τις συγκεκριμένες αποστάσεις, πιθανόν να έχει κάποιο ρόλο στον υπολογισμό της χρονικής διάρκειας (εργαζόμενοι → εργασία → όχι ευχάριστος λόγος). Κατά συνέπεια υπάρχει αναλογική σχέση ανάμεσα στον υπολογισμό της χρονικής διάρκειας μίας διαδρομής και στη σχέση – επαφή με την περιοχή.

Όσον αφορά τους λόγους για του οποίους βρίσκονται στην περιοχή οι ερωτώμενοι, εκτός από τα αναμενόμενα για κατοικία ή εργασία, ανάλογα την κάθε ομάδα, προκύπτει πως οι κάτοικοι στην πλειοψηφία τους δεν επιλέγουν τις υπόλοιπες χρήσεις που έχουν αναπτυχθεί. Αντίθετα οι ομάδα των εργαζομένων στην πλειοψηφία της επιλέγει τις χρήσεις αυτές. Το γεγονός αυτό έγκειται στο ότι οι περισσότεροι κάτοικοι προτιμούν άλλες περιοχές για τη διασκέδασή τους ή άλλες δραστηριότητες, έτσι ώστε να πραγματοποιήσουν μία αλλαγή περιβάλλοντος.

Ο τρόπος με τον οποίο οι χρήστες του χώρου αξιολογούν το συγκεκριμένο περιβάλλον και κατά συνέπεια προκύπτει ο προσδιορισμός της περιβαλλοντικής

ποιότητας, ταυτίζεται με τις απόψεις των Kosmopoulos (1986), Sarre (1987), Mercer (1976), Craik (1972), Kaplan (1983), Wilson (1962). Οι κάτοικοι της περιοχής στο μεγαλύτερο ποσοστό τους δηλώνουν πως η επαφή τους με την περιοχή είναι ευχάριστη/ικανοποιητική, γεγονός το οποίο έρχεται εν μέρει σε αντίθεση με το επίσης αυξημένο ποσοστό κατοίκων οι οποίοι θεωρούν πως η περιοχή έχει ανάγκη από την πραγματοποίηση έργων. Τα έργα τα οποία θεωρούν πως θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν στην περιοχή έχουν κατά βάση κυκλοφοριακό χαρακτήρα ή είναι αισθητικές παρεμβάσεις με στόχο την ανάδειξη της περιοχής. Πρόσθετα τα χωρικά στοιχεία που επηρεάζουν θετικά τη διάθεση και την αντίληψη των ατόμων, είναι πολύ περισσότερα, από τα αρνητικά, όπως επισημάνθηκε στις επόμενες απαντήσεις τους. Η διαφοροποίηση αυτή μεταξύ των απαντήσεων εκφράζει πως για τους χρήστες του χώρου είναι σημαντικότερα τα στοιχεία του περιβάλλοντος, όπως η γειτονιά, η άνεση χώρου, η ιστορικότητα – παράδοση της περιοχής, ή γεωμορφολογική τοποθεσία, από ότι οι ελλείψεις που πιθανόν να έχει. Κατά συνέπεια το γεγονός αυτό ερμηνεύεται από την άποψη του Kosmopoulos (1986), κατά την οποία υποστηρίζει πως οι άνθρωποι αξιολογούν και σχεδιάζουν τον περίγυρο τους ανάλογα με συγκεκριμένες ανάγκες και στόχους που έχουν. Οι ανάγκες και οι στόχοι που προέχουν για κάθε άτομο, αποτελούν τη βάση για τη θέσπιση κριτηρίων περιβαλλοντικής ποιότητας. Τα άτομα επιλέγουν το περιβάλλον που ικανοποιεί τις σημαντικότερες ανάγκες τους Mercer (1976), καθώς επίσης και τις προτιμήσεις τους Craik (1972), Kaplan (1983), Sarre (1987). Επιπλέον σύμφωνα με την έρευνα του Wilson (1962), αποδείχθηκε τις επιλογές των ανθρώπων επηρεάζουν και άλλοι παράγοντες (όπως οικονομικοί λόγοι), έκτος από την προτίμηση, και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επιλέγουν σύμφωνα με τις δεδομένες δυνατότητες τους το κατάλληλο περιβάλλον το οποίο θα ικανοποιεί τις βασικότερες ανάγκες τους. Ανάλογες είναι οι απαντήσεις και από την ομάδα των εργαζομένων στην περιοχή, με μία μικρή πτώση στις τιμές των ποσοστών. Η μικρή αυτή διαφοροποίηση μεταξύ των ποσοστών των δύο ομάδων οφείλεται στην μεγαλύτερη εξοικείωση που έχουν με το συγκεκριμένο χώρο οι κάτοικοι καθώς και στην καλύτερη γνώση αυτού. Συνεπώς θα μπορούσε να θεωρηθεί πως ο βαθμός οικειότητας με το περιβάλλον, καθώς και ο λόγος για τον οποίο χρησιμοποιείται το περιβάλλον αυτό είναι σε θέση να επηρεάσουν τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα αξιολογούν το χώρο.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Πολεοδομικής Ενότητας
- Οριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Άχριστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χείμαρρος
- Κρασιδανώ
- Πεζόδρομος

Θετικά Χαρακτηριστικά Στοιχεία του Χώρου

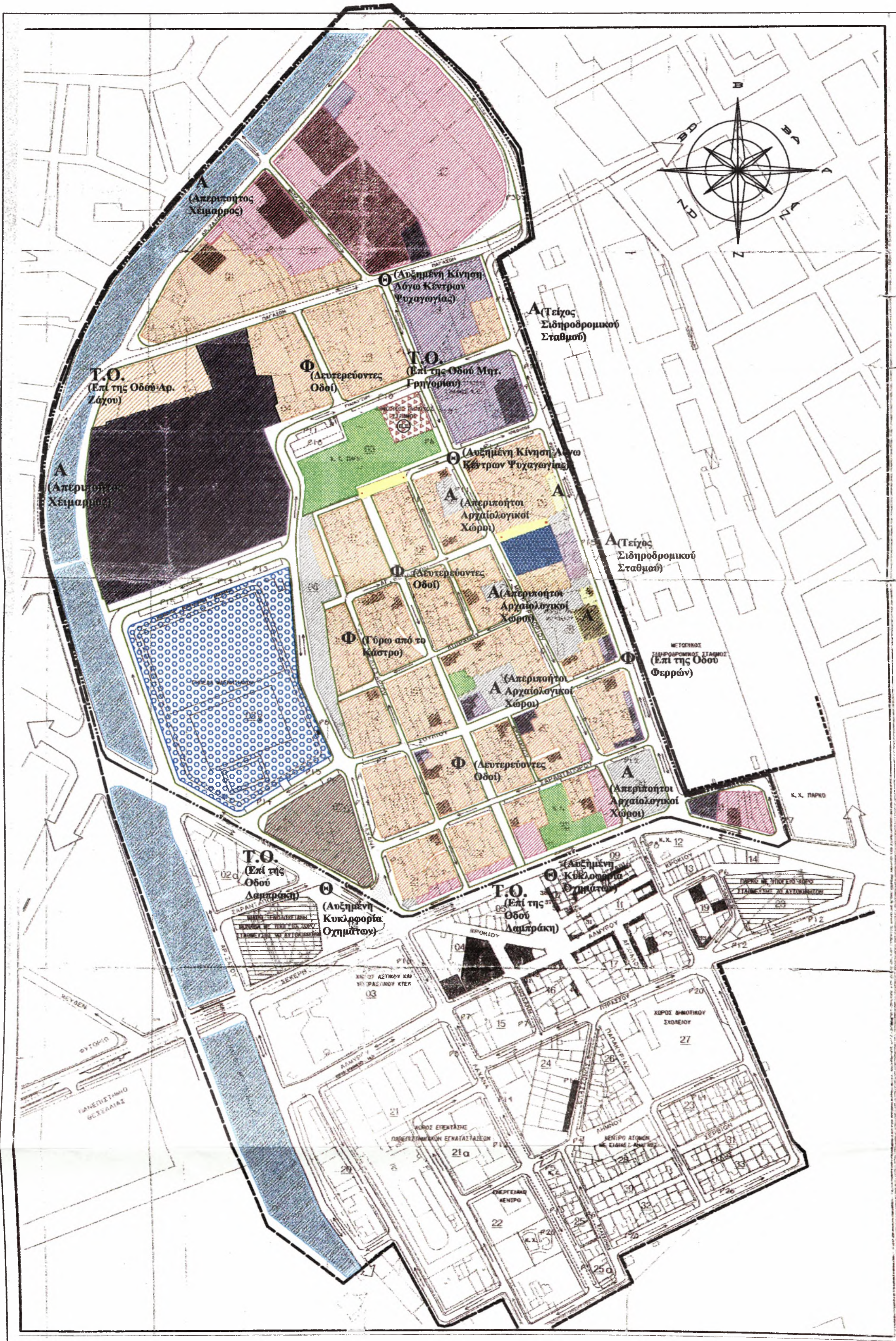
- Αναγνωσιμότητα - Ορόσημα
- Ενότητα 1
- Ενότητα 2
- Όρια
- Ευφορία
- Χαρά
- Όμορφο
- Θέα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.3: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 1

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Πολεοδομικής Ενότητας
- - - Οριο υπό Εξέταση Περιοχής
- Ρυμοτομική Γραμμή
- - - Αξονική Γραμμή

Χρήσεις Γης

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Ψυχαγωγία
- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Πνευματικές - Κοινωνικοπολιτιστικές Δραστηριότητες
- Εγκαταλελειμμένοι Εμπορικοί Χώροι
- Αχτιστοι Χώροι
- Χώροι Πρασίνου
- Χειμαρρός Κραυσίδωνας
- Πεζόδρομος

Αρνητικά Χαρακτηριστικά Στοιχεία του Χώρου

- A** Ασχημο
- Θ** Ενόχληση από Θόρυβο
- Φ** Ανασφάλεια από Ανεπαρκή Φωτισμό
- Τ.Ο.** Φόβος από Τροχοφόρα Οχήματα

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 6.4: Ανάλυση Εικόνας Τοπίου 2

Επιμέλεια: Ρογκογκού Ιωάννα

ΚΑ: 1:2.500

Στην προκειμένη περίπτωση, τα χωρικά στοιχεία εκείνα τα οποία θεωρούν τα άτομα πως ικανοποιούν τις απαιτήσεις που έχουν από το περιβάλλον τους, σχετίζονται με βασικά χαρακτηριστικά των κατοικημένων περιοχών τα οποία πλέον σπάνια απαντώνται στο σύγχρονο αστικό τοπίο. Η γειτονιά, η άνεση χώρου, η φωτεινότητα, η διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα, είναι ορισμένα από τα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος, των οποίων η έλλειψη είχε επισημανθεί κατά καιρούς. Επομένως είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός ότι οι χρήστες του χώρου αντιλαμβάνονται τα ιδιαίτερα αυτά στοιχεία, και αποτελούν μάλιστα μερικές από τις σημαντικότερες αιτίες για την πρόκληση θετικών συναισθημάτων και ερεθισμάτων αντίληψης.

Η υπό εξέταση περιοχή παρά το ότι δεν θεωρείται πυκνοκατοικημένη, περικλείεται από οδούς στις οποίες η κίνηση των οχημάτων θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αυξημένη. Επίσης λόγω του ότι αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια ως κέντρο χώρων ψυχαγωγίας και εμπορικών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια έχει αυξηθεί ο πληθυσμός που επισκέπτεται την περιοχή, θεωρήθηκε ενδιαφέρον να εξεταστεί πως αντιμετωπίζουν οι ερωτηθέντες την κατάσταση αυτή σε σχέση με την έννοια του προσωπικού χώρου (κατά τους Hall 1966, Sommer 1969, Evans & Howard 1973, Appleyard 1967, Altman 1975, Proshansky, Ittelson & Rivlin 1976, Stokols 1972, 1976). Στο μεγαλύτερό τους ποσοστό οι χρήστες του χώρου δεν αισθάνονται πως καταπατάτε ο προσωπικός τους χώρος. Το ποσοστό όμως των ατόμων που αντιλαμβάνονται αυτή την κατάσταση, είναι αξιόλογο. Η επεξεργασία των απαντήσεων συμπίπτει με τα αποτελέσματα της έρευνας του Appleyard (1967), για τη βιωσιμότητα των οδών. Η σημαντικότερη αιτία που προκαλεί την αίσθηση καταπάτησης του προσωπικού χώρου είναι η κίνηση των οχημάτων στις περιμετρικές οδούς. Σε μικρότερη συχνότητα απαντήσεων ακολουθεί η κυκλοφορία οχημάτων και ανθρώπων εντός της περιοχής, λόγω των χώρων ψυχαγωγίας.

Ιδιαίτερο ρόλο στην αντίληψη των ατόμων έχει η ύπαρξη ορίων περιμετρικά της περιοχής. Ο Lynch (1960) επεσήμανε τη σημασία των ορίων κατά τη λειτουργία της αντίληψης, μέσα από τη έρευνα του και τα κατέταξε ανάμεσα στα πέντε στοιχεία του χώρου που είναι υπεύθυνα για τη δημιουργία περιβαλλοντικών εικόνων. Η υπό εξέταση περιοχή χαρακτηρίζεται από φυσικά και τεχνητά όρια τα οποία, όπως προέκυψε, γίνονται αντιληπτά από τους χρήστες του χώρου και επηρεάζουν την

αντίληψη τους για τη περιοχή. Στην περίπτωση αυτή έχει ενδιαφέρον η ανάλυση των απαντήσεων για κάθε ομάδα ξεχωριστά, διότι υπάρχουνε διαφορές μεταξύ των ποσοστών τους. Αναφορικά με τους κατοίκους τα όρια γίνονται αντιληπτά στο μεγαλύτερο τους ποσοστό, ενώ στο σύνολο των εργαζομένων το ποσοστό αυτό μειώνεται, αλλά θεωρείται πάλι αξιόλογο. Η διαφοροποίηση αυτή έγκειται στη σχέση που έχουν αναπτύξει τα άτομα της κάθε ομάδας με την περιοχή. Οι κάτοικοι έχουν περισσότερο χρόνο στη διάθεση τους να εξερευνήσουν, να παρατηρήσουν και να γνωρίσουν την περιοχή, έναντι των εργαζομένων. Συνεπώς αυξάνεται και ο βαθμός οικειότητας μαζί της. Επομένως η γνώση και η αντίληψη ενός περιβάλλοντος επηρεάζεται από το χρόνο επαφής και το βαθμό οικειότητας, με αυτό.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν τα όρια στη διάθεση των ατόμων. Σχεδόν ολόκληρο το δείγμα των κατοίκων (42 άτομα έναντι 1) που αντιλαμβάνονται τα νοητά όρια, υποστηρίζουν πως η ύπαρξη ορίων λειτουργεί θετικά για την περιοχή και τους ιδιούς ή τουλάχιστο δεν προκαλεί κανένα πρόβλημα στην καθημερινή τους ζωή. Είναι σημαντικό πως θεωρούνται η κύρια αιτία για την ύπαρξη γειτονιάς και κατ' επέκταση ασφάλειας. Πρόσθετα, λόγω αυτής της οριοθέτησης υποστηρίζουν πως η περιοχή γίνεται ευκολότερα αντιληπτή από τις υπόλοιπες συνοικίες της πόλης, καθώς επίσης διατηρείται ο ιστορικός και παραδοσιακός χαρακτήρας της. Η ύπαρξη ορίων έχει αποτρέψει την επέκταση του σύγχρονου χαρακτήρα του πολεοδομικού ιστού της πόλης στο εσωτερικό της περιοχής και τη μετατροπή της σε ένα άμορφο αστικό τοπίο, δίχως τα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και κυρίως το χαρακτήρα γειτονιάς. Αντίθετα διαπιστώνεται διαφοροποίηση στις απαντήσεις των εργαζομένων εκεί. Το ποσοστό που αντιμετωπίζει αρνητικά την ύπαρξη ορίων αυξάνεται (7 άτομα έναντι 14), δεν ξεπερνά όμως το ένα τρίτο του δείγματος, αυτής της ομάδας. Τα άτομα αυτά υποστηρίζουν πως τα όρια προκαλούν κυρίως προβλήματα κυκλοφοριακής φύσεως, το οποίο σχετίζεται άμεσα με το λόγο για τον οποίο βρίσκονται στη περιοχή και τη σχέση που έχουν με αυτή. Δίνουν μεγαλύτερη σημασία στην ευκολότερη και ασφαλέστερη προσέλευση και αποχώρηση τους από το χώρο εργασίας και μικρότερη στο γενικότοπο. Παράλληλα οι εργαζόμενοι που αντιλαμβάνονται θετικά τα όρια αναπτύσσουν τα ίδια συναισθήματα και απόψεις με τους κατοίκους. Γεγονός το οποίο ισχυροποιεί το γενικότοπο συμπέρασμα για τη σημασία των ορίων στην αντίληψη και διάθεση των ατόμων. Σύμφωνα με αυτό τα όρια προσφέρουν αίσθημα

ασφάλειας, οικειότητας για τους χρήστες του χώρου, ενώ αποτελούν το βασικό στοιχείο για τη δημιουργία γειτονιάς. Επομένως προκύπτει πως τα άτομα έχουν την ανάγκη να αντιλαμβάνονται πως η περιοχή στην οποία βρίσκονται είναι σαφώς οροθετημένη (όχι με την έννοια του τείχους ή της απροσπελασημότητας), έτσι ώστε να αισθάνονται πως γνωρίζουν όσο το δυνατό καλύτερα το χώρο αυτό, αλλά και τους χρήστες του. Η βέλτιστη γνώση ενός περιβάλλοντος φέρει αυτόματα την «οικειοποίηση» του από τα άτομα. Ένα αχανές και όχι σαφώς οροθετημένο περιβάλλον δεν θα προσφέρει ποτέ την ικανοποίηση στους χρήστες του πως το γνωρίζουν, ενώ παράλληλα αυξάνεται βαθμός δυσκολίας κατά την απόδοση νοήματος σε κάθε χωρικό του στοιχείο. Επίσης η σύνθεση του πολεοδομικού ιστού από επιμέρους πολεοδομικές ενότητες ή συνοικίες οι οποίες είναι νοητά οροθετημένες και στο εσωτερικό κάθε μίας έχει αναπτυχθεί ένα ιδιαίτερο περιβάλλον με τα δικά του ξεχωριστά στοιχεία, προσφέρει στα άτομα, τα οποία κινούνται μέσα στην πόλη, πλήθος περιβαλλοντικών εικόνων και ερεθισμάτων αντίληψης, κατά την εναλλαγή των συνοικιών. Την αναγκαιότητα ποικιλίας μεταξύ των διαφόρων αστικών τοπίων υποστήριζαν οι Rapoport & Kantor (1967), κατά τους οποίους ποικίλα τοπία μεταξύ των διαφόρων πολεοδομικών ενοτήτων του αστικού ιστού, προσφέρουν μεγαλύτερο αριθμό ερεθισμάτων αντίληψης.

Όσον αφορά τα επιμέρους χαρακτηριστικά στοιχεία του υπό εξέταση χώρου, οι ερωτηθέντες (και από τις δύο ομάδες) αντιλαμβάνονται την ύπαρξη ορόσημων στο μεγαλύτερο τους ποσοστό. Το γεγονός αυτό συμπίπτει με τη θεωρία του Lynch (1960), ότι τα ορόσημα ανήκουν στα χωρικά εκείνα στοιχεία τα οποία είναι υπεύθυνα για τη δημιουργία περιβαλλοντικών εικόνων στους χρήστες του χώρου. Από τη επεξεργασία των ερωτήσεων προκύπτει επίσης πως το συγκεκριμένο αστικό τοπίο περιλαμβάνει πλήθος ορόσημων. Αυτό σημαίνει πως η ικανότητα του εν λόγω περιβάλλοντος να προκαλεί ερεθίσματα αντίληψης στους χρήστες τους είναι υψηλή. Αυτό προκύπτει και από τους επιπλέον χαρακτηρισμούς και νοήματα που αποδίδονται στα στοιχεία του χώρου αυτού, όπως όμορφο, άσχημο, πρόκληση του συναισθήματος χαράς, ευφορίας, ανασφάλειας. Επιπροσθέτως, εντοπίζεται ακόμη ένα χαρακτηριστικό του χώρου που επεσήμανε ο Lynch (1960), οι χαρακτηριστικές ενότητες. Σε μικρότερο, αλλά υπολογίσιμο ποσοστό οι ερωτώμενοι δηλώνουν πως αντιλαμβάνονται την ύπαρξη, μικρότερων τομέων στην περιοχή, με όμοια χαρακτηριστικά.

Παρόμοια χωρικά στοιχεία απαντώνται σε αρκετές ελληνικές πόλεις. Οι περιοχές αυτές προσδιορίζονται κυρίως από την ιστορική τους σημασία και παράδοση και έχουν κοινή πορεία από το παρελθόν έως σήμερα. Κατά το παρελθόν η ανάπτυξη τους ήταν ταχεία και εντυπωσιακή, όμως με το πέρασμα των χρόνων και την εισαγωγή νέων κατευθύνσεων σε οικονομικό, πολιτισμικό και χωρικό επίπεδο, επήλθε η σταδιακή εγκατάλειψη και η υποβάθμιση του τοπίου. Είναι πιθανό τα αντίστοιχα στοιχεία κάθε περιοχής να επηρεάζουν με ανάλογο τρόπο τη διάθεση, συμπεριφορά και αντίληψη των χρηστών της.

7 Πρόταση Ανάπλασης για την Περιοχή των Παλαιών

Τα συμπεράσματα τα οποία εξήχθησαν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων και κατά την ανάλυση της περιοχής μελέτης, θα χρησιμοποιηθούν για να πραγματοποιηθεί πρόταση ανάπλασης. Οι παρεμβάσεις οι οποίες θα προταθούν θα έχουν ως στόχο την βελτίωση του συγκεκριμένου τοπίου έτσι ώστε να επηρεάζει θετικά την αντιληπτική και συναισθηματική κατάσταση των χρηστών του, ενώ παράλληλα να βελτιωθεί η ποιότητα του σε γενικότερο επίπεδο.

Όπως προέκυψε από τα αποτελέσματα της έρευνας η περιοχή διαθέτει στοιχεία τα οποία την καθιστούν ικανό περιβαλλοντικό τοπίο τέτοιο ώστε να προσφέρει στα άτομα τα κατάλληλα ερεθίσματα για την ανάπτυξη της αντιληπτικής τους διαδικασίας.

Σε γενικές γραμμές προτείνεται η περιοχή να αναπτυχθεί ως πολιτιστικό και ιστορικό κέντρο, σε παράλληλη αρμονία με την υπάρχουσα κατοικία. Οι χρήσεις και οι δραστηριότητες θα ορίζονται έτσι ώστε να μην έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους, αλλά και με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της περιοχής. Βασικά χαρακτηριστικά όπως η γειτονία, ο ιστορικός και παραδοσιακός χαρακτήρας και η χαμηλή δόμηση, τα οποία επισημάνθηκαν από τους χρήστες του χώρου, θα διατηρηθούν και θα αναπτυχθούν.

7.1 Γενικές Κατευθύνσεις

Το βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών παρά τη μικρή έκταση που καταλαμβάνει χαρακτηρίζεται από πλήθος χρήσεων γης, όπως επισημάνθηκε κατά την ανάλυση της περιοχής. Ο τρόπος με τον οποίο είναι κατανομημένες στο χώρο δημιουργεί δύο τμήματα, τα οποία σε γενικές γραμμές θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνουν: α) εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις και β) γενική κατοικία. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει και από τα αποτελέσματα της έρευνας, σύμφωνα με τη γνώμη που έχουν σχηματίσει οι χρήστες του χώρου, κατά την οποία το μεγαλύτερο

ποσοστό τους εντοπίζει αυτή τη διάκριση στο χώρο. Κατά ανάλογο τρόπο θα προταθούν σε γενικό επίπεδο οι χρήσεις γης, στη συνέχεια.

Οι ιστορικοί και πολιτιστικοί χώροι ανήκουν στα χαρακτηριστικά της περιοχής, τα οποία όπως αποδείχθηκε από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων προσελκύουν το ενδιαφέρον των χρηστών του χώρου. Αποτελούν χαρακτηριστικά στοιχεία του χώρου αυτού, γεγονός το οποίο εντείνει τη σημασία παρεμβάσεων με στόχο την ανάδειξη και προστασία τους, από πλευράς της αντιληπτικής του περιβάλλοντος. Είναι ικανά να προσφέρουν ερεθίσματα αντίληψης καθώς και θετικά συναισθήματα στα άτομα, όπως αποδείχτηκε κατά την έρευνα, για τους ήδη υπάρχοντες χώρους που έχουν υποστεί ανάπλαση/αναπαλαίωση. Η αναπαλαίωση κτιρίων και η βελτίωση των αρχαιολογικών μνημείων έχει ως στόχο να λειτουργήσουν οι χώροι αυτοί ως ορόσημα για την εν λόγω περιοχή. Παράλληλα με κατάλληλες παρεμβάσεις για την ανάδειξη τους, μπορούν να επιφέρουν μία ήπια ανάπτυξη στην περιοχή με τουριστικό και πολιτιστικό χαρακτήρα.

Η σημασία των διαδρομών επισημάνθηκε κατά την παρουσίαση της θεωρίας, καθώς και κατά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων. Οι διαδρομές ανήκουν στα χωρικά εκείνα στοιχεία τα οποία είναι υπεύθυνα για τη δημιουργία περιβαλλοντικών εικόνων και τον εντοπισμό ορόσημων. Συνεπώς θα ωφελούσε την αντιληπτική διαδικασία των χρηστών του χώρου η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, που θα περιείχε ορόσημα και άλλα χωρικά στοιχεία τα οποία προσελκύουν το διαφέρον των ατόμων. Με την παρέμβαση αυτή ενισχύεται η σημασία των διαδρομών, ενώ παράλληλα υποκινούνται τα άτομα να ακολουθήσουν διαδρομές ενδιαφέροντες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από πλήθος ερεθισμάτων αντίληψης και χαρακτηριστικών χωρικών στοιχείων.

Όπως επισημάνθηκε κατά την ανάλυση και κατά την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας, οι οδοί που βρίσκονται περιμετρικά της περιοχής χαρακτηρίζονται από την αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής, ενώ τα πεζοδρόμια των περισσότερων οδών βρίσκονται σε κακή κατάσταση ή το πλάτος τους δεν επαρκεί για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Γεγονός το οποίο επηρεάζει το αίσθημα ασφάλειας που έχουν οι χρήστες του χώρου κατά την κίνηση τους σε αυτές τις οδούς, όπως εκφράστηκε στις απαντήσεις τους.

7.2 Προτεινόμενες κατευθύνσεις ανάπλασης

Ακολουθώντας τις επισημάνσεις που πραγματοποιήθηκαν στην προηγούμενη υποενότητα, όσον αφορά το βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας των Παλαιών, ορίστηκαν σε γενικό επίπεδο παρεμβάσεις ανάπλασης. Οι κατευθύνσεις αυτές στοχεύουν στην καλύτερη οργάνωση του χώρου και τη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις θεωρίες της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, τα αποτελέσματα της έρευνας και την ανάλυση της περιοχής, που παρουσιάστηκαν νωρίτερα.

Αναλυτικότερα οι παρεμβάσεις οι οποίες ορίζονται να πραγματοποιηθούν στο χώρο είναι οι εξής:

- Για τη δημιουργία μίας ισορροπημένης ανάπτυξης προτείνεται να μεταφερθούν οι χρήσεις ψυχαγωγίας που δεν είναι συναφείς με τον πολιτιστικό και ιστορικό χαρακτήρα της περιοχής, ενώ παράλληλα δεν ανήκουν στις ήπιες μορφές δραστηριοτήτων αυτής της κατηγορίας χρήσεων. Παράλληλα να διατηρηθεί η γενική κατοικία που χαρακτηρίζει τα σημερινά Ο.Τ., καθώς και οι εμπορικές δραστηριότητες στο βόρειο τμήμα της περιοχής και οι πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες ήπιας μορφής, στους υπάρχοντες μέχρι σήμερα χώρους.
- Λόγω του γεγονότος ότι η περιοχή χαρακτηρίζεται από πλήθος κτιρίων, κυρίως της περιόδου του μεσοπολέμου, προτείνεται η αγορά και η αναπαλαίωση αυτών από το Δήμο, με στόχο τη μετατροπή τους σε εκθεσιακούς και μουσειακούς χώρους. Επίσης η περιοχή διαθέτει μεγάλο αριθμό αρχαιολογικών μνημείων. Η προστασία και η κατάλληλη ανάδειξη τους, έτσι ώστε να αποτελέσουν επισκέψιμο χώρο θα ενισχύσει την προσέλκυση επισκεπτών στην περιοχή. Ως αποτέλεσμα θα αντιστραφεί η άποψη που έχει δημιουργηθεί ότι ανήκουν στους χώρους οι οποίοι προσδιορίζονται με αρνητικά χαρακτηριστικά (όπως άσχημο). Επίσης οι υπεύθυνες υπηρεσίες να μεριμνήσουν έτσι ώστε να είναι δυνατή η πληροφόρηση των πολιτών για κάθε χώρο. Παράλληλα προτείνεται να δοθούν κίνητρα έτσι ώστε να αναπτυχθούν επιχειρήσεις πολιτιστικού – ψυχαγωγικού

χαρακτήρα, σαν και αυτές που ήδη υπάρχουν στην περιοχή. Παρατηρήθηκε πως οι χώροι οι οποίοι έχουν διατηρήσει την ιστορικότητα τους σε συνδυασμό με τις σύγχρονες επεμβάσεις έχουν λειτουργήσει θετικά ως προς την ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και όσον αφορά την αντιμετώπιση τους από τους χρήστες του χώρου.

- Προτείνεται επίσης να δημιουργηθεί ένα δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο θα διευκολύνει και θα παρακινεί τη κίνηση των πεζών, ενώ παράλληλα θα σχεδιαστεί έτσι ώστε να αναδείξει τα αρχαιολογικά και πολιτιστικά μνημεία της περιοχής. Θα ενώνει με διαδρομές τα περισσότερα από τα κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος, καθώς και τους αρχαιολογικούς χώρους.
- Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (όπου είναι εφικτή) όπως στην περίπτωση της οδού Λάχανα και της παραποτάμιας οδού Αρ. Ζάχου καθώς και η βελτίωση τους σε όλες σχεδόν τις οδούς (όπως Φερρών), θεωρείται απαραίτητη. Έχει επισημανθεί ιδιαίτερα κατά την έρευνα η δυσaráεσκεια των χρηστών του χώρου όσον αφορά την ασφάλεια και ευκολία των μετακινήσεων τους.
- Πρόσθετα για την ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών προτείνεται η δημιουργία πεζογέφυρας που θα διασχίζει κάθετα την λεωφόρο Λαμπράκη. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ασφαλής διασύνδεση των δύο τμημάτων της πολεοδομικής ενότητας Παλαιών (βόρειο και νότιο τμήμα) και ιδιαίτερα η μετακίνηση των μαθητών στο δημοτικό σχολείο το οποίο βρίσκεται στο νότιο τμήμα.
- Λόγω του γεγονότος ότι κατά τη διαδικασία της συνέντευξης επισημάνθηκε η επικινδυνότητα της πεζογέφυρας που υπάρχει και διασχίζει κάθετα τις εγκαταστάσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού, προτείνεται η κατασκευή ασφαλέστερης πεζογέφυρας στη θέση της ήδη υπάρχουσας. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η ασφαλή διασύνδεση της περιοχής με την υπόλοιπη πόλη.

- Κρίθηκε επίσης σκόπιμο να διαπλατυνθεί η γέφυρας επί του χειμάρρου Κραυσίδωνα, η οποία αποτελεί προέκταση της οδού Μητ. Γρηγορίου, έτσι ώστε να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που προκαλείται κατά τις ώρες αιχμής. Πρόσθετα να κατασκευαστούν ασφαλέστερα πεζοδρομία κατά μήκος της γέφυρας, έτσι ώστε να επιτευχθεί η ταυτόχρονη ασφαλής κίνηση των πεζών.

Σε γενικές γραμμές η παρεμβάσεις οι οποίες ορίζονται έχουν ήπιο χαρακτήρα. Κύριος στόχος είναι η διατήρηση των πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής και η ανάδειξη τους. Η πρόταση έχει ως σκοπό να θέσει κατευθύνσεις έτσι ώστε μία ενδεχόμενη πρόταση ανάπλασης να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις που θα φέρει στη αντίληψη, συμπεριφορά και συναισθηματική κατάσταση των χρηστών του εν λόγω χώρου. Κατά συνέπεια να ενθαρρύνει την αντιληπτική ικανότητα τους και να θέσει ερεθίσματα για περαιτέρω ανάπτυξη της στοχεύοντας στην πρόκληση της βέλτιστης συναισθηματικής κατάστασης.

Βιβλιογραφία

Ξένη Βιβλιογραφία

- Altman, I. (1975), *The Environment and Social Behavior*, Monterey, CA: Brooks/Cole,
- Appleyard, D. (1981), *Livable Streets*, Berkeley, CA: University of California Press.
- Barker, R. G. (1968), *Ecological Psychology: Concepts and Methods for Studying the Environment of Human Behavior*, Stanford, CA: Stanford University Press.
- Barker, R. G. (1979), 'Settings of a Professional life-time', *Journal of Personality and Social Psychology*, **37**, 2137-2157.
- Barker, R. G. (1987), Prospecting in Environmental Psychology: Oskaloosa revisited, in D. Stokols & I. Altman (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology*, Vol. 2, New York: Wiley-Interscience, pp. 1413-1432
- Barker, R. G. (1990), 'Recollections of the Midwest Psychological Field Station', *Environment and Behavior*, **22**, 503-513.
- Bell, P. A., Greene, T. C., Fisher, J. D., & Baum, A. (2001), *Environmental psychology*, 5th ed., Fort Worth, Philadelphia: Harcourt College.
- Bornstein, M. H. (1979), 'The place of life revisited', *International Journal of Psychology*, **14**, 83-90.
- Briggs, R. (1972), *Cognitive Distance in Urban Space*, Ph.D. Thesis, Columbus, Ohio S.U.
- Canter, D. & Tagg, S. (1975), 'Distance estimation in cities', *Environment and Behaviour*, **7** (1), 59-80.

- Craik, K. (1973), 'Environmental Psychology', *Annual Review of Psychology*, **24**, 403-422.
- Cullen, G. (1961), *Townscape*, The Architectural Press, London.
- Dillman, D. & Tremblay, K. Jr. (1977), 'The quality of life in rural America', *Annals of the American Academy of Political and Social Sciences*, **429**, 115-129.
- Evans, G. W. & Pezdek, K. (1980), 'Cognitive mapping: Knowledge of real-world distance and location', *Journal of Experimental Psychology: Human Learning Memory*, **6**, 13-24.
- Franck, K. D., Unseld, C. T., & Wentworth, W. E. (1974), *Adaptation of the newcomer: A process of construction*, Unpublished manuscript, City University of New York.
- Frug, G. E. (1999), *City Making*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Garling, T., Book, A., Lindberg, E. & Nilsson (1981), 'Memory for the spatial layout of the everyday physical environment', *Journal of Experimental Psychology*, **1**, 263-277.
- Glass, D. C. & Singer, J. E. (1972), *Urban Stress*, New York: Academic Press.
- Golledge, R. G. (1978), Learning about urban environment, in Carlstein Parkes and Thrift (Eds.), *Timing Space and Spacing Time*, London, Arnold.
- Golledge, R. G. & Spector, A. (1987), 'Comprehending, the Urban Environment', *Geographical Analysis*, **10**, 403-426.
- Hall, E.T. (1966), *The Hidden Dimension*, New York: Doubleday.
- Harrison, J. D. and Howard, W. (1972), 'The role of meaning in the urban image', *Environment and Behavior*, **4**, 389-411.
- Kaplan R. (198), 'Impact of urban nature: a theoretical analysis', *Urban Ecology*, **8**, 189 – 197.

- Lynch, K. (1960), *The image of the city*, Cambridge, MA: M.I.T. Press.
- Kosmopoulos P. (1986), *Meaning in the Urban Images*, M.Sc. Thesis, Surrey University.
- McCauley, C., Coleman, C., & DeFusco, P. (1977), 'Commuters' eye contact with strangers in city and suburban train stations: Evidence of short-term adaptation to interpersonal overload in the city', *Environmental Psychology and Nonverbal Behavior*, **2**, 215-225.
- Mercer, D. (1976), Motivational and Social aspects of recreational behavior, in Altman and Wohlwill (Eds.), *Human behavior and Environment*, New York, Plenum.
- Milgram, S. (1970), 'The experience of living in cities', *Science*, **167**, 1461-1468.
- Milgram, S. (1977), *The individual in social world*, Reading, MA: Addison-Wesley.
- Mitchell, B. (1971), 'Behavioral aspects of water management', *Environment and Behavior*, **3**, 135-153.
- Newman, J. & McCauley, C. (1977), 'Eye contact with strangers in city, suburb, small town', *Environment and Behavior*, **9**, 547-558.
- Novaco, R. W., Stokols, D., Campbell, J., & Stokols, J. (1979), 'Transport stress and community psychology', *American Journal of Community Psychology*, **4**, 361-380.
- Rapoport A. & Kantor R. E. (1967), 'Complexity and Ambiguity in Environmental Design', *Journal of the American Institute of Planners*, **33**, 210-21.
- Sadalla, E. K., Burroughs, W. J., & Staplin, L. J. (1980), 'Reference points in spatial cognition', *Journal of Experimental Psychology: Human Learning and Memory*, **6**, 516-528.
- Sadalla, E. K., Sheets, V., & McCreath, H. (1990), 'The cognition of urban tempo', *Environment and Behavior*, **22**, 230-254.

- Sarre, P. V. (1972), D281 New Trends in Geography, Unit 16 Perception, pp 10-46, The Open University Press.
- Sarre, P., Pryce, R. & Hodgkiss, A. (1987), Άνθρωπος και περιβάλλον 1, Ανοικτό Πανεπιστήμιο.
- Sherrod, D. R. (1974), 'Crowding, perceived control and behavioral aftereffects', *Journal of Applied Social Psychology*, **4**, 171-186.
- Sommer, R. (1969), *Personal Space: The behavioral basis of design*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Stokols, D. (1972), 'On the distinction between density and crowding: Some implications for future research', *Psychological Review*, **79**, 275-278.
- Stokols, D. (1976), 'The experience of crowding in primary and secondary environments', *Environment and Behavior*, **8**, 49-86.
- Stokols, D. (1978), A congruence analysis of human stress, in I. G. Sarason & C. D. Spielberger (Eds.), *Human response to crowding*, pp 219-255, Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Stokols, D. & Novaco, R. W. (1981), Transportation and well-being: An ecological perspective, in I. Altman, J. F. Wohlwill, & P. B. Everett (Eds.), *Transportation and behaviour*, pp. 85-130, New York: Plenum.
- Walmsley, D. J. & Lewis, G. J. (1989), 'The place of pedestrian flows in cities', *Environment and Behavior*, **21**, 123-150.
- Wilson, R. L. (1962), Livability of the city: attitudes and urban development, in Chapin, F. S. and Weiss, S. (Eds) *Urban growth dynamics*, pp 359-399, New York, Wiley,.
- Wohlwill, J. F. (1970), 'The emerging discipline of environmental psychology', *American Psychologist*, **25**, 303-312.

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Γερολύμπου, Α., Καλογήρου, Ν., Καυκούλα, Κ., Παπαμίχος, Ν., Τσουλουβής, Α., Χαστάογλου, Β., Χατζημιχάλη, Κ. (1986), Επί Πόλεως, συλλογή κειμένων, Σύγχρονα θέματα.
- Γοσποδίνη Α. (1998), Σημειώσεις του μαθήματος Πολεοδομία Ι, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος.
- Κοσμόπουλος, Π. (1994), Περιβαλλοντική αντίληψη του αστικού χώρου: Έρευνα για το κέντρο της Θεσσαλονίκης, University Studio Press, Θεσσαλονίκη.
- Κουτσόπουλος, Κ. (1988), καθηγητής ΕΜΠ, Γεωγραφία και ανάλυση χώρου 1, Εισαγωγή, Αθήνα.
- Λιάπης Κ. (1991) , "Το Κάστρο του Βόλου μέσα στους αιώνες", Ώρες, Βόλος.
- Μαλούτας Θωμάς (1195), Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- Μέντος, Σ. (1996), Η κοινοτική πρωτοβουλία Urban για τις αστικές περιοχές. Συγκριτική μελέτη μεταξύ του προγράμματος Urban Βόλου – Ν. Ιωνίας και του Urban Charleroi, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ Βόλος.
- Πουλακίδης, Δ, Πουζουκίδου, Γ. (1996), Ανάδειξη της φυσιογνωμίας ενός Δήμου μεσαίου μεγέθους: ανάλυση κτιριακών, δημογραφικών και κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων με τη χρήση ΓΣΠ για το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων στο Δ. Βόλου, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.
- Τάτσης, Α. (2004), Ο πολεοδομικός σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης ελληνικής πόλης: Αναλυτική παρουσίαση του Π.Σ. Σερρών και τους Π.Σ. Βόλου, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Χαστάογλου Β. (2002), Βόλος, Πορτραίτο της πόλης τον 19ο και 20ο αιώνα, ΔΗΚΙ,
Βόλος.

Πηγές από το Διαδύκτιο

www.diki.gr

www.mnmeiatouvolou.gr

Παράρτημα Α

Α.1 Πίνακες Επεξεργασίας Ερωτηματολογίων

Πίνακας Α.1

ΦΥΛΟ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Φύλο	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Άνδρες	23	46
Γυναίκες	27	54
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.2

ΦΥΛΟ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Φύλο	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Άνδρες	13	43,33
Γυναίκες	17	56,67
Σύνολο	30	100,00

Πίνακας Α.3

ΦΥΛΟ - ΣΥΝΟΛΙΚΑ		
Φύλο	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Άνδρες	36	45
Γυναίκες	44	55
Σύνολο	80	100

Πίνακας Α.4

ΗΛΙΚΙΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Ηλικία	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
...-18	2	4
18-25	13	26
25-35	11	22
35-45	9	18
45-55	6	12
55-65	5	10
65-...	4	8
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.5

ΗΛΙΚΙΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Ηλικία	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
...-18	0	0,00
18-25	12	40,00
25-35	11	36,67
35-45	1	3,33
45-55	4	13,33
55-65	1	3,33
65-...	1	3,33
Σύνολο	30	100,00

Πίνακας Α.6

ΗΛΙΚΙΑ - ΣΥΝΟΛΙΚΑ		
Ηλικία	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
...-18	2	2,5
18-25	25	31,25
25-35	22	27,5
35-45	10	12,5
45-55	10	12,5
55-65	6	7,5
65-...	5	6,25
Σύνολο	80	100

Πίνακας Α.7

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Περιοχή Εργασίας	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Παλαιά	6	12
Εκτός Παλαιών	44	88
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.8

ΛΟΓΟΙ ΕΠΑΦΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Λόγοι Επαφής με την Περιοχή	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Επαγγελματικοί	7	9,33
Διασκέδαση	16	21,33
Κατοικία	50	66,67
Άλλο	2	2,67
Σύνολο	75	100,00

Πίνακας Α.9

ΛΟΓΟΙ ΕΠΑΦΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Λόγοι Επαφής με την Περιοχή	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Επαγγελματικοί	30	55,56
Διασκέδαση	20	37,04
Κατοικία	0	0
Άλλο	4	7,41
Σύνολο	54	100,00

Πίνακας Α.10

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΕΠΑΦΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Χαρακτηρισμός Επαφής με την Περιοχή	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Μάλλον Ευχάριστη/ Ικανοποιητική	46	92
Μάλλον δυσάρεστη/ Αναγκαστική	4	8
Σύνολο Απαντήσεων	50	100

Πίνακας Α.11

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΕΠΑΦΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Χαρακτηρισμός Επαφής με την Περιοχή	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Μάλλον Ευχάριστη/ Ικανοποιητική	27	90
Μάλλον δυσάρεστη/ Αναγκαστική	3	10
Σύνολο Απαντήσεων	30	100

Πίνακας Α.12

ΜΑΛΛΟΝ ΔΥΣΑΡΕΣΤΗ / ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ		
Ομάδες	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Εργαζόμενοι	3	42,86
Κάτοικοι	4	57,14
Γυναίκες	3	42,86
Άνδρες	4	57,14
...-18	0	0,00
18-25	1	14,29
25-35	3	42,86
35-45	1	14,29
45-55	2	28,57
55-65	0	0,00
65-...	0	0,00
Σύνολο	21	300,00

Πίνακας Α.13

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΕΠΑΦΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΣΥΝΟΛΟ			
Ομάδες	Μάλλον Ευχάριστη/ Ικανοποιητική (%)	Μάλλον δυσάρεστη/ Αναγκαστική (%)	Σύνολο
Κάτοικοι	92,00	8,00	100,00
Εργαζόμενοι	90,00	10,00	100,00
Σύνολο	91,25	8,75	100,00

Πίνακας Α.14

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Περιορισμός Προσωπικού Χώρου	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	19	38
Όχι	31	62
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.15

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Περιορισμός Προσωπικού Χώρου	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	10	33,33
Όχι	20	66,67
Σύνολο	30	100,00

Πίνακας Α.16

ΎΠΑΡΞΗ ΝΟΗΤΩΝ ΟΡΙΩΝ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Νοητά Όρια	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	43	86
Όχι	7	14
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.17

ΎΠΑΡΞΗ ΝΟΗΤΩΝ ΟΡΙΩΝ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Νοητά Όρια	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	21	70
Όχι	9	30
Σύνολο	30	100

Πίνακας Α.18

ΕΝΟΧΛΕΙ Η ΎΠΑΡΞΗ ΟΡΙΩΝ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Ενοχλεί	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	1	2,33
Όχι	42	97,67
Σύνολο	43	100,00

Πίνακας Α.19

ΕΝΟΧΛΕΙ Η ΎΠΑΡΞΗ ΟΡΙΩΝ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Ενοχλεί	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	7	33,33
Όχι	14	66,67
Σύνολο	21	100,00

Πίνακας Α.20

ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΡΓΩΝ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Ανάγκη έργων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	46	92
Όχι	4	8
Σύνολο	50	100

Πίνακας Α.21

ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΡΓΩΝ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Ανάγκη έργων	Συχνότητα	Έγκυρο Ποσοστό (%)
Ναι	28	93,33
Όχι	2	6,67
Σύνολο	30	100,00

Πίνακας Α.22

ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ, ΑΝΤΙΛΗΨΗ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Συναίσθημα - Αντίληψη	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Χαρά	38	76
Όμορφο	44	88
Ευφορία	37	74
Αναγνωσιμότητα	49	98
Ενότητες	27	54
Άγχος	17	34
Άσχημο	28	56
Αδιαφορία	3	6
Ενόχληση από θόρυβο	28	56
Ανασφάλεια από εγκληματικότητα	14	28
Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων	9	18
Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό	37	74
Φόβος από τροχοφόρα οχήματα	32	64
Άλλο	0	0
Σύνολο	363	726

Πίνακας Α.23

ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ, ΑΝΤΙΛΗΨΗ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Συναίσθημα	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Χαρά	19	63,33
Όμορφο	25	83,33
Ευφορία	13	43,33
Αναγνωσιμότητα	29	96,67
Ενότητες	8	26,67
Άγχος	9	30,00
Άσχημο	14	46,67
Αδιαφορία	3	10,00
Ενόχληση από θόρυβο	9	30,00
Ανασφάλεια από εγκληματικότητα	10	33,33
Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων	6	20,00
Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό	17	56,67
Φόβος από τροχοφόρα οχήματα	17	56,67
Άλλο	0	0,00
Σύνολο	179	596,67

Πίνακας Α.24

ΧΑΡΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Κτίριο Λούλη	15	39,47
Τσαλαπάτα	14	36,84
Old City	10	26,32
Θέα από το λόφο	11	28,95
Άνεση χώρου - άπλα- φως-αφαιολοκατοικηση - ανοιχτοσία	7	18,42
Πράσινο - Πάρκα	6	15,79
Ήσυχη γειτονιά	9	23,68
Η κίνηση στην περιοχή λόγω των νέων επιχειρήσεων	1	2,63
Ο γραφικός χαρακτήρας (ταβέρνες, μονώροφα - διώροφα, ιστορικότητα)	2	5,26
Γήπεδα Μαγνησιακού	4	10,53
Κέντρα ψυχαγωγίας	7	18,42
Σύνολο	86	226,32

Πίνακας Α.25

ΌΜΟΡΦΟ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Γήπεδα Μαγνησιακού	5	11,36
Τσαλαπάτα	23	52,27
Κτίριο Λούλη	12	27,27
Old City	4	9,09
Η θέα από το ύψωμα	4	9,09
Η θέα προς το Πήλιο	5	11,36
Η ήσυχη γειτονιά	4	9,09
Πράσινο - Πάρκα	5	11,36
Ο γραφικός χαρακτήρας (παράδοση, ιστορικότητα)	8	18,18
Άνεση χώρου - άπλα- φως-αφαιολοκατοικηση - ανοιχτοσία	4	9,09
Κάστρο	2	4,55
Σύγχρονα κτίρια	1	2,27
Χείμαρρος Κραυσίδωνας	2	4,55
Σύνολο	79	179,55

Πίνακας Α.26

ΑΝΑΓΝΩΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τσαλαπάτα	20	40,82
Ναός των Αγ. Θεοδώρων	10	20,41
Κάστρο	8	16,33
Αρχαία	3	6,12
Κτίριο Λούλη	9	18,37
Old City	11	22,45
Κραυσίδωνας	1	2,04
Γήπεδα Μαγνησιακού	1	2,04
Λόφος	1	2,04
Γειτονιά	1	2,04
Χαμηλή δόμηση	4	8,16
Γραφικότητα (παλιά κτίρια - σπίτια)	2	4,08
Σύνολο	71	144,90

Πίνακας Α.27

ΕΥΦΟΡΙΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Ήσυχη γειτονιά	18	48,65
Θέα από το λόφο	8	21,62
Θέα προς το Πήλιο	3	8,11
Άνεση χώρου - άπλα- φως- αεριοκατοικηση - ανοιχτοσιά	7	18,92
Πράσινο - Πάρκα	7	18,92
Τσαλαπάτα	5	13,51
Κτίριο Λούλη	4	10,81
Οι ανθρώπινες σχέσεις που αναπτύσσονται στη γειτονιά	1	2,70
Οδός Φερρών την ημέρα	1	2,70
Η κίνηση στην περιοχή λόγω των νέων επιχειρήσεων	1	2,70
Γήπεδα Μαγνησιακού	3	8,11
Ο γραφικός χαρακτήρας (παράδοση, ιστορικότητα)	8	21,62
Σύνολο	66	178,38

Πίνακας Α.28

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Λαμπράκη έως το λόφο (κατοικία)-από το λόφο έως το τέλος(ψυχαγωγία, εμπόριο)	16	59,26
Λαμπράκη έως το λόφο (κατοικία)-από το λόφο έως το τέλος(ψυχαγωγία, εμπόριο)-εγκαταστάσεις αθλητισμού	6	22,22
Κέντρα διασκέδασης- OLD CITY- Κάστρο	2	7,41
Αρχαία- τσαλαπάτα- Old City-γειτονιά	2	7,41
Αρχαία- Διασκέδαση- πολυκατοικίες- Old City	1	3,70
Σύνολο	27	100,00

Πίνακας Α.29

ΑΓΧΟΣ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Από την κίνηση (αυτοκίνητα και άτομα) τις μέρες και ώρες που λειτουργούν οι χώροι ψυχαγωγίας (απότομη αύξηση του πληθυσμού που επισκέπτεται την περιοχή)	3	17,65
Στις πολυσύχναστες οδούς (Μητ. Γρηγορίου, Αρ. Ζάχου, Λαμπράκη) από την κίνηση των οχημάτων	9	52,94
Στις οδούς όπου ο φωτισμός δεν είναι επαρκής (π.χ. Παγασών, Φερρών)	4	23,53
Από εγκληματικότητα	2	11,76
Στην αερογέφυρα (συνέχεια της Παγασών)	1	5,88
Τείχος Σιδηροδρομικού Σταθμού	2	11,76
Σύνολο	21	123,53

Πίνακας Α.30

ΑΣΧΗΜΟ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Εγκαταλελειμμένα κτίρια-σπίτια	9	32,14
Απεριτοίμητα αρχαία	13	46,43
Απεριτοίμητος χείμαρρος Κραυσίδωνας	6	21,43
Τα σύγχρονα κτίρια που καταστρέφουν το γραφικό χαρακτήρα της περιοχής	4	14,29
Ο κυκλοφοριακός φόρτος (Λαμπράκη, Ζάχου)	2	7,14
Οι σκοτεινές ή όχι σωστά φωτισμένες οδοί	4	14,29
Τα σκουπίδια	3	10,71
Το απεριτοίμητο πράσινο - φύτευση	4	14,29
Τα κέντρα διασκέδασης (δεν είναι συμβατά με το χαρακτήρα της ήσυχης γειτονίας)	3	10,71
Σύνολο	48	171,43

Πίνακας Α.31

ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Κέντρα διασκέδασης	2	66,67
Τα διώροφα	1	33,33
Σύνολο	3	100,00

Πίνακας Α.32

ΕΝΟΧΛΗΣΗ ΑΠΟ ΘΟΡΥΒΟ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Μητ. Γρηγορίου και γύρω περιοχή από τα κέντρα ψυχαγωγίας, τους θαμώνες, τα οχήματα	20	71,43
Λαμπράκη από την κυκλ. κίνηση	5	17,86
Ζάχου από κυκλ. κίνηση τις ώρες αιχμής	6	21,43
Σύνολο	31	110,71

Πίνακας Α.33

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Στις δευτερεύοντες και όχι καλά φωτισμένες οδούς	7	50,00
Στην Παγασών τις βράδυνες ώρες	2	14,29
Στα πάρκα	4	28,57
Στη Ζάχου τις βράδυνες ώρες	2	14,29
Στην περιοχή με τις πολυκατοικίες (δεν γνωρίζονται οι ένοικοι μεταξύ τους)	1	7,14
Σύνολο	16	114,29

Πίνακας Α.34

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΠΛΗΘΟΣ ΑΓΝΩΣΤΩΝ - ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Από όσους έρχονται στην περιοχή λόγω των χώρων ψυχαγωγίας και των εμπορικών καταστημάτων	2	22,22
Στις δευτερεύοντες οδούς όπου ο φωτισμός δεν είναι επαρκής	3	33,33
Στην περιοχή με τις πολυκατοικίες	4	44,44
Σύνολο	9	100,00

Πίνακας Α35

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΑΝΕΠΑΡΚΗ ΦΩΤΙΣΜΟ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Δευτερεύοντες οδοί	27	72,97
Περιοχή γύρω από το Κάστρο	11	29,73
Κατά μήκος της οδού Φερρών	18	48,65
Πάρκο Νεολαίας	7	18,92
Κατά μήκος της οδού Μητ. Γρηγορίου	6	16,22
Κατά μήκος της οδού Παγασών	7	18,92
Κατά μήκος της αερογέφυρας Σ.Σ.	1	2,70
Σύνολο	77	208,11

Πίνακας Α.36

ΦΟΒΟΣ ΑΠΟ ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ- ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Στις οδούς όπου η κίνηση των οχημάτων είναι αρκετή και δεν υπάρχουν καλοκατασκευασμένα πεζοδρόμια, αυτοκίνητα είναι σταθμευμένα και δεν υπάρχει χώρος για να κινηθούν με ασφάλεια οι πεζοί	5	15,63
Στη Μητ. Γρηγορίου λόγω των οχημάτων που κινούνται με υψηλή ταχύτητα	9	28,13
Στη Λαμπράκη λόγω των οχημάτων που κινούνται με υψηλή ταχύτητα	12	37,50
Στην Παγασών με Μητ. Γρηγορίου λόγω ανεφοδιασμού του πρακτικερ	6	18,75
Στη Ζάχου (ανεφοδιασμός πρακτικερ)	9	28,13
Σύνολο	41	128,13

Πίνακας Α.37

ΧΑΡΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τσαλαπάτα	7	36,84
Old City	5	26,32
Κτίριο Λούλη	5	26,32
Κέντρα διασκέδασης	2	10,53
Πράσινο	1	5,26
Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία)	9	47,37
Ήσυχη γειτονιά	2	10,53
Θέα από το λόφο	1	5,26
Σύνολο	32	168,42

Πίνακας Α.38

ΌΜΟΡΦΟ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τσαλαπάτα	17	68
Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία)	8	32
Κτίριο Λούλη	9	36
Old City	1	4
Γήπεδα Μαγνησιακού	1	4
Πάρκο στη Λαμπράκη	1	4
Γειτονιά	1	4
Χαμηλή δόμηση	1	4
Σύνολο	39	156

Πίνακας Α.39

ΕΥΦΟΡΙΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Old City	1	7,69
Η γειτονιά	4	30,77
Κτίριο Λούλη	1	7,69
Τσαλαπάτα	2	15,38
Γήπεδα Μαγνησιακού	1	7,69
Γραφικός - ιδιαίτερος χαρακτήρας (παράδοση - ιστορία)	5	38,46
Η κίνηση στην περιοχή λόγω των νέων επιχειρήσεων	3	23,08
Σύνολο	17	130,77

Πίνακας Α.40

ΑΝΑΓΝΩΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Old City	6	20,69
Τσαλαπάτα	10	34,48
Γήπεδα Μαγνησιακού	3	10,34
Τείχος Σ.Σ. - γραμμές	2	6,90
Ο ναός των Αγ. Θεοδώρων	5	17,24
Κτίριο Λούλη	8	27,59
Αρχαία	2	6,90
Κραυσίδωνας	1	3,45
Τα ταβερνάκια	1	3,45
Σύνολο	38	131,03

Πίνακας Α.41

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τσαλαπάτα - Γήπεδα Μαγνησιακού - OLD CITY - το υπόλοιπο κατοικία	1	12,50
Λαμπράκη έως λόφο (κατοικία) - από το λόφο έως τέλος (εμπόριο - αναψυχή)	5	62,50
Λόφος - OLD CITY - Τσαλαπάτα - γήπεδα Μαγνησιακού	1	12,50
Αρχαιολογικοί χώροι	1	12,50
Σύνολο	8	100,00

Πίνακας Α.42

ΑΓΧΟΣ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τις βραδινές ώρες στις όχι καλά φωτισμένες και χωρίς κίνηση οδούς	3	33,33
Από την κίνηση των οχημάτων στις πολυσύχναστες οδούς	4	44,44
Στα μεγάλα κτίρια όπου στεγάζονται αλυσίδες επιχειρήσεων	1	11,11
Εγκληματικότητα	1	11,11
Σύνολο	9	100,00

Πίνακας Α.43

ΑΣΧΗΜΟ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Εγκαταλελειμμένα κτίρια	6	42,86
Κυκλοφοριακή κίνηση οχημάτων (Λαμπράκη)	3	21,43
Σ.Σ - τείχος	4	28,57
Απεριποίητα αρχαία	4	28,57
Σκουπίδια	1	7,14
Απεριποίητος χείμαρρος Κραυσίδωνας	3	21,43
Τα μεγάλα κτίρια όπου είναι χωροθετημένες αλυσίδες επιχειρήσεων	1	7,14
Σύνολο	22	157,14

Πίνακας Α.44

ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Τα καταστήματα επί της οδού Λαμπράκη	1	33,33
Old City	1	33,33
Οι νέες επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή (αλυσίδες)	1	33,33
Σύνολο	3	100,00

Πίνακας Α.45

ΕΝΟΧΛΗΣΗ ΑΠΟ ΘΟΡΥΒΟ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Λαμπράκη, λόγω κυκλ. Κίνησης	8	88,89
Μητ. Γρηγορίου λόγω κυκλ. Κίνησης	4	44,44
Ζάχου λόγω κυκλ. Κίνησης τις ώρες αιχμής	3	33,33
Σύνολο	15	166,67

Πίνακας Α.46

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Στις δευτερεύοντες και σκοτεινές με κακοκατασκευασμένα πεζοδρόμια οδούς	3	30
OLD CITY	1	10
Στη Φερρών τις βραδινές ώρες	3	30
Κοντά στους αρχαιολογικούς χώρους και τα εγκαταλελειμμένα κτίρια	2	20
Στο τμήμα της οδού Λαμπράκη όπου ο φωτισμός δεν είναι επαρκής	1	10
Σύνολο	10	100

Πίνακας Α.47

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΠΛΗΘΟΣ ΑΓΝΩΣΤΩΝ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Στους χώρους όπου στεγάζονται μεγάλα καταστήματα και στους χώρους ψυχαγωγίας	4	66,67
Στην οδό Λαμπράκη	1	16,67
Στις δευτερεύοντες και όχι κατάλληλα φωτισμένες οδούς	1	16,67
Σύνολο	6	100,00

Πίνακας Α. 48

ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΑΝΕΠΑΡΚΗ ΦΩΤΙΣΜΟ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Δευτερεύοντες οδοί	13	76,47
Κατά μήκος της οδού Φερρών	7	41,18
Σύνολο	20	117,65

Πίνακας Α.49

ΦΟΒΟΣ ΑΠΟ ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ- ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ		
Που Εντοπίζεται	Συχνότητα	Έγκυρο ποσοστό (%)
Στις οδούς όπου η κίνηση των οχημάτων είναι αρκετή και δεν υπάρχουν καλοκατασκευασμένα πεζοδρόμια, αυτοκίνητα είναι σταθμευμένα και δεν υπάρχει χώρος για να κινηθούν με ασφάλεια οι πεζοί	1	5,88
Κατά μήκος της οδού Λαμπράκη	13	76,47
Κατά μήκος της οδού Αρ. Ζάχου, τις ώρες αιχμής	2	11,76
Στις ισόπεδες διαβάσεις των τρένων	1	5,88
Στη Μητ. Γρηγορίου	1	5,88
Σύνολο	18	105,88

Παράρτημα Β

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Έρευνα για την Περιοχή Παλαιών της Πόλης του Βόλου

«Η συγκεκριμένη έρευνα έχει ως στόχο την διεξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης της περιοχής παλαιών από τους κατοίκους της πόλης σύμφωνα με τα συναισθήματα και τις αντιδράσεις που τους προκαλεί. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα συμβάλλουν καθοριστικά στην πορεία διπλωματικής εργασίας»

Η φοιτήτρια: Ρογκογκού Ιωάννα

1. Φύλο: Α ☐ Θ ☐
2. Ηλικία: ...-18 18-25 25-35 35-45 45-55 55-65 65-...
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
3. Περιοχή κατοικίας :.....
4. Περιοχή εργασίας :.....
5. Σύντομη περιγραφή μίας συνηθισμένης διαδρομής στην περιοχή των Παλαιών:
.....
.....
.....
6. Συνήθως πόση ώρα χρειάζεστε για τη συγκεκριμένη διαδρομή;
☐
7. Η επαφή σας με την περιοχή των Παλαιών είναι για:
Επαγγελματικούς λόγους Διασκέδαση Κατοικία Άλλο:.....
☐ ☐ ☐ ☐
8. Η επαφή σας με την περιοχή των Παλαιών θεωρείτε πως είναι :
Μάλλον ευχάριστη / Ικανοποιητική Μάλλον δυσάρεστη / Αναγκαστική
☐ ☐

9. Θεωρείτε ότι σε κάποιο τμήμα της περιοχής ο προσωπικός σας χώρος περιορίζεται ή καταπατείται;

Ναι ☐

Όχι ☐

9.1 Αν ναι, γιατί και που το εντοπίζετε αυτό;

.....

.....

.....

10. Θα χαρακτηρίζατε την περιοχή ως περιοχή με νοητά όρια;

Ναι ☐

Όχι ☐

10.1 Αν ναι, σας ενοχλεί αυτό και γιατί;

.....

.....

.....

11. Θεωρείτε ότι υπάρχουν έργα που αν πραγματοποιούνταν θα έκαναν ευχάριστη την παραμονή σας στη περιοχή των Παλαιών;

Ναι ☐

Όχι ☐

11.1 Αν ναι, ποια είναι αυτά;

.....

.....

.....

12. Συμπληρώστε τον παρακάτω πίνακα

Συναίσθημα	Ναι	Όχι	Που Εντοπίζεται
Χαρά			
Όμορφο			
Ευφορία			
Αναγνωσιμότητα (χαρακτηριστικό της περιοχής)			
Χαρακτηριστικές ενότητες			
Άγχος			
Άσχημο			
Αδιαφορία			
Ενόχληση από θόρυβο			
Ανασφάλεια από εγκληματικότητα			
Ανασφάλεια από πλήθος αγνώστων			
Ανασφάλεια από ανεπαρκή φωτισμό			
Φόβος από τροχοφόρα οχήματα			
Άλλο.....			



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000085826

